



Nieve y Hielo Plan De Retirada

Departamento de Obras Públicas de la ciudad de
South Lake Tahoe

El propósito de este plan es transmitir la póliza y los procedimientos operativos para el control de la nieve y el hielo en las calles públicas bajo la jurisdicción de la Ciudad de South Lake Tahoe. Este plan proporcionará un enfoque uniforme para la eliminación de la nieve, las prioridades y los procedimientos que se utilizarán en la eliminación de la acumulación de nieve y hielo en las calles de la ciudad, los derechos de paso, y la propiedad pública



Nieve y hielo

Plan de retirada

Departamento de Obras Públicas de la ciudad de South Lake Tahoe

Declaración De La Misión.....	1
Introducción	2
Pólizas De La Ciudad.....	3
Objetivos Operativos.....	5
Atributos De La Tormenta.....	6
Categorías De Tormentas.....	7
Prioridades.....	8
Pretemporada.....	11
Coordinación.....	12
Operaciones De Antihielo y Lijado.....	13
Operaciones De Arado.....	14

Declaración de intenciones

La misión del Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de South Lake Tahoe es operar y mantener la red de transporte asegurando que la red funcione de la manera más segura y eficiente posible. Durante los eventos de viento, nieve y hielo, el Departamento de Obras Públicas lleva a cabo operaciones de lijado, operaciones de remoción de nieve, antihielo y cierres de carreteras seleccionados para mitigar las condiciones de viaje peligrosas y permitir un paso más seguro para los vehículos, peatones y ciclistas en la medida de

Introducción

Resumen

La ciudad de South Lake Tahoe se encuentra a una altitud de 1.200 metros sobre el nivel del mar, en el lado oriental de la cordillera Crystal de Sierra Nevada. La proximidad de la ciudad al lado de sotavento de la cordillera proporciona un impacto orográfico que a menudo da lugar a importantes nevadas procedentes de las huellas de las tormentas que se originan en el Océano Pacífico.

La población empadronada en la ciudad (2019) es de 21.939 habitantes.

La red de carreteras y caminos pavimentados de la ciudad está compuesta por las siguientes cantidades:

- 129 millas de línea central de carretera
- 255 millas de carril de carretera
- 14,5 millas de senderos pavimentados de clase 1 para bicicletas

Propósito

El propósito de este plan es transmitir los procedimientos operativos para el control de la nieve y el hielo en las calles municipales y los bienes pavimentados bajo la jurisdicción de la Ciudad de South Lake Tahoe. Este plan proporcionará una comprensión uniforme de las prioridades, y los procedimientos utilizados en la gestión y la eliminación de la acumulación de nieve y hielo en las calles de la ciudad, los derechos de paso y la propiedad pública.

Consideraciones sobre el plan

Al elaborar el plan sobre la mejor manera de llevar a cabo las actividades de mantenimiento invernal, la ciudad tiene en cuenta varios factores, entre los que se incluyen los siguientes

- La seguridad pública.
- El deseo de mantener una red de calles y caminos segura y eficiente.
- La capacidad de prestar servicios de emergencia.
- Las condiciones meteorológicas, incluyendo la temperatura y la cantidad de nieve.
- Protección de los bienes de la ciudad y de los bienes personales.
- Impactos medioambientales.
- La cantidad de fondos disponibles para estas actividades.
- El número y la disponibilidad de personal para estas actividades.
- Asignar eficazmente los recursos limitados.

Objetivo

Los objetivos de la ciudad en materia de retirada de nieve y hielo son:

- Ayudar a la policía, a los bomberos y a los servicios médicos de emergencia en el cumplimiento de sus funciones cuando sea necesario.
- Proporcionar condiciones seguras para los desplazamientos de peatones y automovilistas.
- Proporcionar un acceso seguro a la ruta del autobús escolar para el Distrito Escolar.
- Proporcionar un acceso público seguro a las instalaciones de la ciudad.
- Proporcionar sistemas de drenaje y bombeo de aguas pluviales activos y en funcionamiento durante las tormentas.
- Proporcionar al contribuyente una retirada de nieve y hielo de la vía pública rentable.
- Reducir, en la medida de lo posible, las pérdidas económicas para la ciudad y las empresas que pueden derivarse de que los trabajadores no puedan llegar a sus puestos de trabajo durante las tormentas.

Pólizas De La Ciudad

Los siguientes códigos de la ciudad abordan las operaciones de nieve y la responsabilidad de los residentes y visitante

Código de la Ciudad § 7.05.560 Mantenimiento de aceras y paseos.

Será obligación de todos los propietarios, y de sus inquilinos, de bienes inmuebles dentro de la ciudad cuya propiedad bordee, sea adyacente o esté en un derecho de paso de la ciudad que abarque cualquier acera o pasillo mejorado, mantener la acera o el pasillo en condiciones seguras para su uso por parte de los peatones y otros miembros del público. La obligación creada por esta sección incluirá el deber de mantener la acera o calzada sustancialmente libre y despejada de toda la suciedad, arena, grava, suciedad, basura, hielo y nieve. (Ord. 1023 § 1 (Exh. A); Ord. 1041 § 1 (Exh. A). Código 1997 § 26-50)

Código de la Ciudad § 7.05.570 Mantenimiento de la nieve.

Durante un evento de nieve, los propietarios y sus inquilinos deberán asegurarse de que la acera o calzada como se establece en SLTCC 7.05.560 en este documento es sustancialmente libre y claro de la nieve y el hielo dentro de los siguientes plazos:

- 1. Dentro de las 12 horas siguientes al final de un evento de nieve.*
- 2. Dentro de cada período de 24 horas durante un evento de nieve si dicho evento tiene una duración superior a 24 horas.*
- 3. Siempre que la acumulación de nieve y/o hielo cree una condición que sea peligrosa para la propiedad o para las personas que utilizan la acera o el paseo de manera razonable y siempre que dicha condición interfiera con la conveniencia pública en y el uso de dicha acera o zona de paseo. (Ord. 1041 § 1 (Exh. A). Código 1997 § 26-51)*

Código de la Ciudad § 7.05.440 Responsabilidades de los propietarios/ocupantes.

Será responsabilidad de los residentes, propietarios, ocupantes y/o sus agentes la retirada de la nieve de cualquier berma que atraviese cualquier invasión, incluyendo, pero sin limitarse, a las calzadas, aceras, aparcamientos y otros usos para las zonas de entrada o salida utilizadas para acceder a la propiedad, de acuerdo con el SLTCC 7.05.230(C). (Ord. 998 § 1; Ord. 1041 § 1 (Exh. A); Ord. 1055 § 1 (Exh. B). Código 1997 § 26-40.2)

Código de la Ciudad § 7.05.500 Se prohíbe el vertido de nieve en el derecho de paso.

La nieve no puede ser vertida, depositada, colocada o empujada en una calle de la ciudad. La nieve retirada de una propiedad privada no podrá apilarse de forma que bloquee o cubra una boca de incendios, un poste de nieve, una señal de tráfico, las entradas y salidas de las alcantarillas u otras estructuras de drenaje. Las infracciones a esta sección se considerarán una infracción, sancionada con una multa. (Ord. 906 § 2; Ord. 998 § 1; Ord. 1041 § 1 (Exh. A); Ord. 1055 § 1 (Exh. B). Código 1997 § 26-46)

Buzones y otras mejoras en el derecho de paso

El Código de la Ciudad prohíbe la colocación de mejoras permanentes y/o temporales adyacentes al derecho de paso.

Código de la Ciudad § 7.05.520 Colocación de mejoras permanentes y/o temporales adyacentes al derecho de vía.

Ninguna persona colocará, construirá o mantendrá ninguna mejora permanente o temporal u otra obstrucción en ninguna parcela de propiedad inmobiliaria en la ciudad sobre la que se coloque o pueda colocarse la nieve a efectos de las operaciones de retirada de nieve de la ciudad, a menos que se disponga lo contrario en el presente documento. Las "mejoras permanentes o temporales u otras obstrucciones" incluirán, pero no se limitarán a, vallas, muros, señales, recintos y contenedores de basura, materiales de jardinería, sistemas de riego, accesorios de iluminación, vehículos de motor y/o remolques, postes de señalización de entradas, buzones y otras mejoras similares.

A.) Las disposiciones de esta sección no se aplicarán cuando se cumplan primero una o más de las siguientes condiciones

B.) La mejora u obstrucción se retranquea de acuerdo con las normas del SLTCC 6.10.210 a 6.10.280 (Artículo VI, Normas de diseño de vallas y muros);

- A. Cuando se haya construido una valla o muro, dicha mejora se habrá marcado a intervalos de no menos de 10 pies con estacas o postes de colores distintivos de un mínimo de ocho pies de altura con un reflector orientado al tráfico colocado en la parte superior de los mismos. Dichas estacas o marcadores serán de madera o plástico y serán colocados por el propietario a más tardar el 1 de noviembre de cada año y permanecerán en su lugar hasta el 1 de mayo del año siguiente. Cualquier persona que elija utilizar este procedimiento deberá presentar además al director de obras públicas o a su designado un certificado ejecutado por un ingeniero licenciado de que la valla, muro o barrera puede soportar el almacenamiento de nieve sobre, en y alrededor de la misma en una cantidad igual o superior a una pila de ocho pies de altura sin dañar la valla o muro;*
- B. Siempre que se instalen postes de señalización para delimitar una vía de acceso, dichos postes deberán estar situados dentro de los límites de la propiedad privada y no deberán sobresalir en modo alguno del derecho de paso de la calle. Dichos marcadores deberán ser de material plástico o de madera, tener un mínimo de ocho pies de altura y contar con un reflector orientado al tráfico colocado en su parte superior;*
- C. Cualquier daño que sufra cualquier mejora permanente o temporal u otra obstrucción que no cumpla con los requisitos de las subsecciones (A) a (D) de esta sección y que sea resultado de las operaciones de remoción de nieve será responsabilidad exclusiva del dueño de la propiedad y la ciudad no tendrá ninguna responsabilidad al respecto. (Ord. 906 § 2; Ord. 998 § 1; Ord. 1041 § 1 (Exh. A); Ord. 1055 § 1 (Exh. B). Código 1997 § 26-47)*

Código de la Ciudad § 7.05.540 Buzones.

Todos los buzones se colocarán de acuerdo con las normas y reglamentos del Servicio Postal de los Estados Unidos, pero ningún buzón se colocará dentro del derecho de paso de la carretera de manera que ponga en peligro la vida o la seguridad del público que viaja o interfiera con las operaciones de retirada de nieve. No se requiere un permiso para la colocación de buzones. La ciudad no es responsable en caso de daños a cualquier buzón colocado en el derecho de paso de la calle. Será responsabilidad del residente/propietario y/o de sus agentes despejar la nieve y las bermas de nieve para permitir el acceso de los empleados del Servicio Postal de EE.UU. a los buzones.

Ningún buzón se colocará dentro del derecho de paso de la calle de forma que ponga en peligro la vida o la seguridad de los viajeros. La ciudad no es responsable en caso de daños a cualquier buzón colocado en el derecho de paso de la calle. Las personas deben retirar los obstáculos, incluidos, entre otros, vehículos,

cubos de basura y nieve, que impidan una entrega segura y eficiente.

Los daños causados por los soportes de los buzones a los vehículos que retiran la nieve correrán a cargo del residente si el buzón no está colocado de acuerdo con esta sección.

Los residentes son responsables de despejar y mantener el acceso al buzón para su entrega y de asegurarse de que el buzón no esté colocado en el derecho de paso público. (Ord. 998 § 1; Ord. 1041 § 1 (Exh. A); Ord. 1055 § 1 (Exh. B). Código 1997 § 26-48.1)

Estacionamiento

No está permitido estacionar en determinadas calles durante las actividades de retirada de nieve, y el dueño está sujeto a **una multa de 200,00 dólares y el vehículo puede ser remolcado. El propietario dueño también será responsable de los gastos de remolque y almacenamiento.** Las Secciones del Código de la Ciudad 7.05.420;450 y 460 definen el estacionamiento durante las operaciones de remoción de nieve.

Código de la Ciudad § 7.05.420 Se prohíbe obstruir el equipo de remoción de nieve.

Será ilegal que cualquier persona estacione, abandone o deje desatendido cualquier vehículo o remolque, como se define en la Sección 670 del Código de Vehículos de California, en cualquier derecho de vía de la

que obstruya o dificulte a cualquier empleado o contratista de la ciudad durante la temporada de nieve o que deje cualquier vehículo en una posición tal que esté sujeto a daños por parte de los empleados o contratistas de la ciudad que participan en las operaciones de remoción de nieve. Esta disposición no prohíbe la detención de vehículos de pasajeros por períodos de tiempo suficientes para cargar o descargar pasajeros de dichos vehículos. Los propietarios de vehículos estacionados en violación de este artículo estarán sujetos a citación o remolque. Los dueños de los vehículos estacionados en la violación de este artículo también serán tenidos responsables de cualquier daño al equipo de remoción de nieve que puede ocurrir debido al contacto con dicho vehículo. La ciudad de South Lake Tahoe no será responsable de los daños a cualquier vehículo o propiedad estacionada en violación de este artículo. Las operaciones de remoción de nieve se considerarán terminadas en el momento en que se haya restablecido el ancho total del derecho de paso de la calle. (Ord. 906 § 2; Ord. 998 § 1; Ord. 1041 § 1 (Exh. A); Ord. 1055 § 1 (Exh. B). Código 1997 § 26-40)

Código de la Ciudad § 7.05.450 Vehículos estacionados/parados durante las operaciones de retirada de nieve - Infracción y declaración de molestia.

Cualquier vehículo que se encuentre detenido, estacionado, abandonado o de otra manera desatendido en violación del SLTCC 7.05.420 se declara por la presente como una obstrucción a las operaciones de remoción de nieve y es una infracción punible con una multa que se establecerá en una resolución debidamente adoptada por el consejo de la ciudad. Dicha infracción se declara por la presente como una obstrucción de las vías públicas que constituirá una molestia, la cual podrá reducirse de conformidad con el SLTCC 7.05.460. (Ord. 906 § 2; Ord. 998 § 1; Ord. 1041 § 1 (Exh. A); Ord. 1055 § 1 (Exh. B). Código 1997 § 26-41)

Código de la Ciudad § 7.05.460 Vehículos estacionados/parados durante las operaciones de retirada de nieve - Retirada para reducir las molestias.

En el caso de que cualquier vehículo se detenga, estacione, abandone o quede sin vigilancia en violación de SLTCC 7.05.420 y 7.05.450, cualquier oficial de policía u otro empleado de la ciudad con autoridad para emitir citaciones de conformidad con SLTCC 1.10.010 está autorizado a retirar o hacer que se retire cualquier vehículo y hacer que dicho vehículo sea remolcado o retirado de otra manera a cualquier garaje o área de estacionamiento público o privado y hacer que dicho vehículo sea almacenado en dicho garaje o área de estacionamiento a expensas del propietario hasta que sea reclamado por el mismo. (Ord. 906 § 2; Ord. 998 § 1; Ord. 1041 § 1 (Exh. A); Ord. 1055 § 1 (Exh. B). Código 1997 § 26-42)

Operativo Objetivos

Nivel de servicio:

Nuestros ciudadanos esperan que la ciudad mantenga todas las calles de la ciudad suficientemente transitables durante y después de un evento climático invernal. Para lograr esto, la ciudad proporcionará, en la medida razonablemente posible, medidas eficaces y eficientes consistentes con las prácticas estándar de remoción de nieve generalmente aceptadas para restaurar la movilidad.

Debido a las muchas variables asociadas con el clima invernal, cada evento es único. Los factores que influyen en el momento y las medidas que utilizamos son: las temperaturas del aire y del pavimento, la velocidad y la dirección del viento, Cantidad de precipitación que acumula y el tipo de precipitación, la densidad de la nieve, la hora de inicio, la duración de la tormenta y la actividad del tráfico. La disponibilidad de equipos, personal y materiales también son factores clave que afectan a la eficacia de los esfuerzos de lucha contra la nieve.

Las medidas de control de la nieve y el hielo están dirigidas a conseguir y mantener una circulación relativamente segura en las calles públicas en un plazo razonable. Por lo tanto, los esfuerzos se concentran en primer lugar en las arterias principales, las colectoras y las calles de colegios y hospitales que soportan la mayor parte del tráfico. Las calles residenciales y otras de bajo volumen y los callejones sin salida son secundarios. El nivel de servicio se detalla con mayor precisión en la *sección de categoría de*

Período operativo:

Dependiendo de la gravedad de la tormenta y de las necesidades, el periodo operativo típico para la retirada de nieve es de turnos de 12 horas. En el caso de tormentas de menor intensidad, a menudo basta con un turno de 8 o 12 horas. Para las tormentas de mayor intensidad, las operaciones suelen requerir turnos continuos de 12 horas hasta que la operación se considere completa.

Paseos peatonales y carriles bici pavimentados:

Por lo general, la ciudad se esfuerza por tener todas las calzadas pavimentadas, aceras y senderos para bicicletas en la propiedad de la ciudad y / o bajo la responsabilidad de mantenimiento de la ciudad despejado dentro de las 12 horas después de la tormenta. Para la remoción general de la nieve en las aceras (que no es responsabilidad de la ciudad), se aplicará la *sección 7.05.560 y 7.05.570 del Código de la Ciudad*.

Tormenta Atributos

Aunque cada tormenta es diferente, hay algunos atributos básicos de la predicción de tormentas que permiten al departamento planificar previamente las operaciones en consecuencia. Los servicios operativos pueden verse afectados por atributos meteorológicos y humanos como la temperatura del aire y del pavimento, la visibilidad, el índice y el tipo de precipitación, la proporción de nieve/agua, la densidad de la nieve, la hora de inicio, la duración de la tormenta, la disponibilidad de equipos y recursos y la actividad del tráfico.

Intensidad: La *intensidad* se proporciona a través de dos parámetros: **la visibilidad** (probabilidad de que la visibilidad de la superficie sea de 1/2, 1/4 o 1/8 de milla o menos en caso de precipitación invernal); y la **tasa de precipitación** (probabilidad de que la tasa de precipitación invernal sea de al menos 1, 2 o 3" por hora). Véase el cuadro siguiente.

Snowfall Intensity Table									
Snowfall Intensities as a Function of Prevailing Visibility for Type I Holdover Time Guidelines. (May also be used with Types II, III and IV fluids.)									
Ref: FAA HOT Guidelines for Winter 2006-2007, Table 1B.									
Time of Day	Temperature		Visibility (Statute Miles)						
	(°C)	(°F)	≥ 2.5	2.0	1.5	1.0	0.75	0.5	≤ 0.25
Day	colder/ equal -1°C	colder/ equal 30°F	Very Light	Very Light	Light	Light	Moderate	Moderate	Heavy
	warmer than -1°C	warmer than 30°F	Very Light	Light	Light	Moderate	Moderate	Heavy	Heavy
Night	colder/ equal -1°C	colder/ equal 30°F	Very Light	Light	Moderate	Moderate	Heavy	Heavy	Heavy
	warmer than -1°C	warmer than 30°F	Very Light	Light	Moderate	Heavy	Heavy	Heavy	Heavy

This table may be employed in estimating snow intensities for use with Type I, II, III, and Type IV Holdover Time Guidelines

Heavy = Caution - no holdover time guidelines exist

Cantidad de precipitación que acumula:

La nieve se acumulará a menudo a un ritmo de 0.5 pulgadas por hora. La nieve que cae a más de 1 pulgada por hora puede provocar una interrupción moderada o fuerte del transporte y los viajes. Más de 5 cm por hora provocará invariablemente una interrupción significativa del transporte y los desplazamientos.

Ratios de nieve-líquido:

La calidad de la nieve, como "ligera y esponjosa" o "pesada y húmeda", se define por la relación nieve-líquido. La relación nieve-líquido depende en gran medida de la temperatura del aire y de la superficie.

- Una proporción **inferior a 10:1 será una nieve húmeda muy pesada**. Dependiendo de la profundidad, esta nieve será muy difícil de mover en una cantidad significativa haciendo que las nieve húmeda pesada aumentará significativamente el tiempo de operación y probablemente
- producen problemas de drenaje en zonas bajas y obstruidas o con diques de hielo. Cuando se vuelve a congelar, pueden producirse fuertes surcos, hielo y sólidas bermas impenetrables.
- Una proporción de **10:1 a 15:1 será una nieve moderadamente pesada**. Dependiendo de la profundidad, esta nieve será difícil de mover en una cantidad significativa, lo que dificultará las operaciones de arado y puede comprometer el equipo. Los plazos de operación aumentarán significativamente. Cuando se vuelva a congelar, pueden producirse roderas moderadas, formación de hielo y bermas sólidas.
- Una proporción de **15:1 a 20:1 es nieve de peso ligero a moderado**. Muy propicia para las operaciones de arado eficientes. No se espera que se formen surcos o hielo de moderados a fuertes. Pueden producirse baches, pero son manejables. Se reducen los periodos operativos prolongados.
- Una proporción **superior a 20:1 será una nieve increíblemente ligera**. Muy propicio para las operaciones de arado de alta eficiencia. El equipo no se ve comprometido. Es posible que no sea necesario el empuje o el ensanchamiento. No se espera la formación de surcos. Se espera algo de hielo y carreteras resbaladizas. Las bermas serán muy manejables. Los periodos operativos prolongados se reducen significativamente.

Tormenta Categorías

La ciudad clasifica las tormentas de invierno en cinco niveles de intensidad e importancia operativa. Las categorías enumeradas a continuación han sido desarrolladas por la ciudad de South Lake Tahoe basándose en muchos años de operaciones de arado. Las categorías se basan en las predicciones para un período operativo de 24 horas. Los procedimientos operativos y los niveles de servicio para los eventos de varios días previstos se determinarán y clasificarán en función de la nevada total prevista durante el período del evento. A continuación se presenta la información relativa a la gravedad y el nivel de servicio general para cada una de ellas.

- Las tormentas **de categoría uno** (menos de 3") son muy leves y, por lo tanto, las operaciones se reducen a proporcionar principalmente el control de la nieve y el hielo en las carreteras **de prioridad 1 y 2** a través de camiones de lijado con arado. Normalmente no se utilizan motoniveladoras, cargadoras ni sopladoras, ni se inician operaciones de arado en las carreteras **de prioridad 3 y 4**, a menos que esté justificado. Las operaciones de **la categoría 1** suelen realizarse durante el día y pueden requerir un turno de 8 o 12 horas.
- **La categoría dos** (de 3" a 24") son tormentas de menores a moderadas para nuestra región que suelen proporcionar vientos de ligeros a moderados, problemas de visibilidad menores y Cantidades de precipitación acumulada moderadas. Las operaciones de **categoría dos** probablemente requerirán varios turnos operativos de 12 horas. Las operaciones proporcionarán control de la nieve y el hielo en todas las carreteras **de prioridad 1, 2, 3 y 4**. Es probable que el servicio se retrase en las zonas residenciales debido a la cantidad de nieve que hay que empujar y a las tasas de reacumulación. La densidad de la nieve y las Cantidad de precipitación que acumula ~~de acumulación~~ pueden dictar que la anchura de los carriles de circulación se reduzca durante algún tiempo y que sólo se despeje una anchura de carril de circulación en las carreteras locales hasta el momento en que las arterias y las carreteras de clase colectora sean seguras y se puedan realizar pases adicionales. Algunas carreteras pueden estar cerradas por motivos de seguridad.

La categoría tres (24" a 36") se consideran tormentas de moderadas a enormes para nuestra región. Es probable que se produzcan vientos de moderados a fuertes con visibilidad reducida y una rápida acumulación de nieve. El transporte y la conducción se verán comprometidos y es probable que haya restricciones para viajar. Es probable que las escuelas y las instalaciones públicas estén cerradas. La probabilidad de retrasos en el servicio a las zonas residenciales aumenta debido a la cantidad de nieve que hay que empujar y a las Cantidaes de precipitación que ~~ereacumulan~~ acumulan. Es posible que las compuertas de las máquinas quitanieves no puedan contener parte o toda la nieve, y escasi seguro que se formen bermas de nieve. La posibilidad de que se produzcan fallos en los equipos aumenta considerablemente. Las operaciones proporcionarán el control de la nieve y el carreteras de clase colector. Las carreteras de prioridad 3 y 4 pueden sufrir retrasos considerables en el servicio, ya que las operaciones pueden centrarse en carreteras específicas de clase arterial y colectora que dan servicio a las instalaciones médicas y de seguridad pública y a los viajes específicos del corredor. Algunas carreteras pueden cerrarse por motivos de seguridad. La anchura de los carril esse verá comprometida hasta que se produzca el retroceso y/o el soplado. Las operaciones de **categoría cuatro** requerirán turnos operativos continuos de 12 horas.

- **La categoría** cuatro (36" a 72") se considera una tormenta enorme para nuestra región, con grandes Cantidades de precipitación que acumula de nieve, vientos fuertes, visibilidad casi nula, daños estructurales y posibilidad de avalanchas. Es probable que se produzcan cortes de electricidad y fallos en los servicios públicos. El transporte y la conducción se verán comprometidos y seguramente habrá restricciones para viajar. Es probable que las escuelas y las instalaciones públicas estén cerradas. Los servicios en las zonas residenciales seguramente se retrasarán debido a la cantidad de nieve que hay que empujar y a las Cantidad de precipitación que de reacumula. La posibilidad de que se produzcan fallos en los equipos aumenta considerablemente. Las operaciones proporcionarán el control de la nieve y el hielo en todas las **carreteras de prioridad 1 y 2 sólo** hasta que sean lo suficientemente seguras como para justificar el viaje a las carreteras **de prioridad 3 y 4**, a menos que lo soliciten los servicios de seguridad pública. **NO SE UTILIZARÁN LAS COMPUERTAS DE CORTE DEL ARADO EN LA PRIMERA Y SEGUNDA PASADA EN TODAS LAS RUTAS.** Es de esperar que el servicio se retrase en las zonas residenciales. Las operaciones pueden centrarse en vías arteriales y colectoras específicas que sirvan a instalaciones médicas y de seguridad pública. **Muchas carreteras pueden estar cerradas por motivos de seguridad.** La señalización de las calles, las señales de tráfico y los controles pueden estar enterrados hasta la limpieza posterior a la tormenta. La anchura de los carriles se verá comprometida durante algún tiempo, y las carreteras locales pueden tener un solo carril de circulación hasta que se produzca el empuje y/o el soplado. Las operaciones de *categoría* cuatro requieren turnos operativos continuos de 12 horas.

Prioridades

Alcance de la responsabilidad:

El personal de Operaciones de Obras Públicas de la Ciudad de South Lake Tahoe es responsable del control de la nieve y el hielo en las calles municipales dentro de los límites de la ciudad.

- Los segmentos de la carretera federal y partes de las rutas estatales dentro de los límites de la ciudad son manejados por el Departamento de Transporte de California (Caltrans) Distrito 3.
- La ciudad no retira la nieve y el hielo de las calles privadas, los aparcamientos o las entradas de vehículos.
- La ciudad no es responsable del control de la nieve y el hielo en las aceras o senderos pavimentados, excepto los que se encuentran inmediatamente al lado o dentro de las instalaciones o propiedades municipales.
- La pista de aterrizaje del aeropuerto, las zonas de estacionamiento y las áreas accesorias son gestionadas por la división de Obras Públicas del aeropuerto.
- Los aparcamientos de la ciudad, las aceras y los senderos pavimentados para bicicletas están a cargo del Departamento de Parques y Recreación.

Zonas:

La ciudad tiene ocho zonas de arado:

- Gardner Mountain
- Tahoe Keys
- Tahoe Island
- Tahoe Sierra
- Al Tahoe
- Bijou
- Heavenly
- Stateline

Durante las tormentas de nieve y hielo, las llamadas de los departamentos de policía y de bomberos en relación con accidentes, situaciones médicas u otras situaciones de emergencia tienen **la máxima prioridad**. Si se solicita, la División de Operaciones de Obras Públicas prestará la ayuda necesaria, lo que puede retrasar el servicio en una zona concreta.

Debido a la alta prioridad asignada al control de la nieve y el hielo, casi todas las demás operaciones de Obras

PRIORIDAD 1 - Arterial - 16,50 millas de carriles totales sin incluir los carriles de giro, los arcenes y las salidas.

Las carreteras de clase arterial están destinadas a proporcionar enlaces a través de varios barrios o partes de la ciudad y normalmente conectan la ciudad con las jurisdicciones adyacentes. Las carreteras arteriales se clasifican como carreteras de **prioridad 1** para la retirada de la nieve. Las siguientes carreteras están clasificadas como Arteriales:

- Lake Tahoe Blvd. - Límites de la ciudad a la autopista 89/50
- Al Tahoe Blvd. - Pioneer Trail a Hwy 50
- Heavenly Village Way - Hwy 50 a Montreal Road
- Park Avenue - Pine Blvd a Hwy 50
- Paloma Avenue - Nevada a Oakland
- Pine Blvd. - Park Ave. a Stateline Ave.
- Pioneer Trail - Límites de la ciudad a la autopista 50
- Saddle Road - Wildwood Rd. a Keller Rd.
- Ski Run Blvd. - Saddle Rd. a Hwy 50
- Wildwood Ave - Saddle Rd a Needle Peak Rd.

Nota: La US Hwy 50 y la State Hwy 89 no están controladas ni mantenidas por la ciudad de South Lake Tahoe.

PRIORIDAD 2 - Colector - 41.58 millas de carriles totales sin incluir los carriles de giro, los arcenes, las zonas de aparcamiento y las salidas.

Las carreteras de clase colectoras están destinadas a unir los barrios con las calles arteriales. Las vías de clase colectoras se clasifican como vías de **prioridad 2** para la retirada de nieve. Las siguientes calles están clasificadas como colectoras:

- 10TH Street - Julie Ln. a Hwy 89
- 12TH Street - Hwy 89 a Tahoe Island Dr.
- 15TH Street - Hwy 89 a Venice Dr.
- 3RD Street - Hwy 50 a Washington Avenue
- 3RD Street - Hwy 50 a South Ave. * **Prioridad de arado - Hospital**
- Ala Wai Blvd. - Tahoe Keys Blvd. a Monterey Dr.
- Alameda Ave. - Oakland Ave. a Bellevue Ave.
- Avenida Bellevue - Avenida El Dorado a Avenida Lakeview
- Blackwood Rd. - Pioneer Tr. a Glenwood Way.
- Chonokis Rd. - Pioneer Tr. a Montreal Rd.
- D St. - Lake Tahoe Blvd. a Hwy 50
- El Dorado Ave.- Avenida Oakland a Avenida Bellevue.
- Fairway Ave. - Johnson Blvd. a Glenwood Way.
- Fresno Ave. - El Dorado Ave. a Lakeview Ave.
- Glenwood Way. - Pioneer Tr. a Fairway Ave.
- Herbert Ave. - Blackwood Rd. a Avenida Lloyd.
- Johnson Blvd. - Al Tahoe Blvd. a Hwy 50 ***Prioridad de arado - Departamento de Policía.**
- Julie Ln. - Lake Tahoe Blvd. a 13th St.
- Keller Rd. - Saddle Rd. a Pioneer Tr.
- Lakeshore Blvd - Park Ave a Stateline Ave.
- Lakeview Ave. - Avenida Berkeley a la carretera 50
- Lily Ave. - .07M W/Avenida Bellevue a Avenida Bellevue
- Los Ángeles Ave. - Avenida Argonauta a la autopista 50
- Lyons Ave - Hwy 50 a Rufus Allen Blvd.
- Martin Ave - CL .03M N/Barbara Ave. to O'Malley Dr.
- Montreal Rd. - Chonokis Rd. a NV Stateline
- Needle Peak Rd. - Ski Run Blvd. a Wildwood Ave.
- Oakland Ave. - Extremo S a la Avenida Lakeview

- O'Malley Dr. - Martin Ave. a Carson Ave.
- Park Ave. - Beach Rd. a Pine Blvd.
- Rubicon Trail - Hwy 50 a 707' S de Springwood Dr.
- Rufus Allen Blvd. - avenida Lyons a la autopista 50
- Silver Dollar Ave. - Hwy 50 a Springwood Dr.
- Ski Run Blvd. - Hwy 50 a Ski Run Marina
- South Ave. - Melba to 3rd St. * **Priority Plowing - Hospital**
- Springwood Dr. - Silver Dollar Ave. a Rubicon Trail
- Stateline Ave. - Blvd. Lakeshore a Hwy 50
- Tahoe Island Dr. - Washington Ave a 12th St.
- Tahoe Keys Blvd. - Hwy 50 a Ala Wai Blvd.
- Tamarack Ave. - Blackwood Rd. a Pioneer Tr.
- Thirteenth St. - Julie Ln. a Eloise Ave.
- Treehaven Dr. - FINALIZAR .04M W/Fremont Ave a Johnson Blvd.
- Venice Dr. - 15th St. a Tahoe Keys Blvd.
- Washington Ave. - Tahoe Island Dr. a Tahoe Keys Blvd.
- Wildwood Ave. - Pioneer Tr. a Lake Tahoe Blvd.

PRIORIDAD 3 y 4 Carreteras de clase local - 196,65 millas de carril en total

Las carreteras de clase local (residenciales) están destinadas a proporcionar acceso a las propiedades individuales dentro de los vecindarios. Las carreteras locales clasificadas se clasifican como carreteras de **prioridad 3** para la retirada de nieve, excepto las carreteras locales que contienen callejones sin salida y/o callejones sin salida, en cuyo caso dichas carreteras se clasifican como carreteras **de prioridad 4** para la retirada de nieve.

Las carreteras de clase local se definen como todas las carreteras dentro de la ciudad que no están incluidas anteriormente como clasificación Arterial y Colectora (Prioridad 1 y 2).

Las operaciones de retirada de nieve y hielo en los senderos para bicicletas, las aceras y los aparcamientos también pueden incluirse en las operaciones de prioridad 3 y 4. Una vez que se hayan despejado todas las carreteras, el personal comenzará el proceso de retirada de la nieve y el hielo de ciertos senderos, aceras y aparcamientos que funcionan durante todo el año y están bajo la función específica de mantenimiento de la ciudad.

Nota: Los carriles para bicicletas de clase II dentro de ciertas calles de la ciudad pueden no ser utilizables hasta que la ciudad complete las actividades de empuje, ensanchamiento y soplado de nieve.

La ciudad no suele colocar abrasivos de tracción en los senderos y aceras. Puede haber escarcha, por lo que se pide precaución al utilizar los senderos y paseos.

Carreteras sin mantenimiento dentro de la ciudad:

Hay carreteras dentro de la ciudad que son propiedad de otros organismos, privadas o que no son mantenidas por la ciudad. Las carreteras/áreas descritas a continuación **no son mantenidas por la ciudad.**

- Adams Way
- Barbara Ave - Condado de El Dorado
- Bijou Wagon Road - Privado
- Bijou Street - Privada
- Freel - Camino de tierra - Privado
- Glen Road (parte superior) - Camino privado de tierra
- Hamm Lane - Privado
- Lighthouse Shores - Privado

- Lupine Way
- Nebelhorn Court
- Osgood Avenue - Ski Run to Sonora - Privado
- Ski Run Blvd (por encima de Saddle Road)
- Tahoe Meadows Subdivision - Privado
- Tahoe Verde Mobile Home Park
- Van Sickle Road
- US Hwy 50 - Caltrans
- US Hwy 89 - Caltrans
- Viking Way - LTUSD

La superficie actual de las carreteras pavimentadas de la ciudad asciende a un total de aproximadamente 19,473,215 pies cuadrados y la distancia de 254.73 millas de carril se traduce en la distancia de aproximadamente South Lake Tahoe a Santa Cruz California.

Pretemporada

Temporada

La ciudad de South Lake Tahoe considera que la temporada de nieve va de noviembre a abril. Normalmente, la ciudad contará con todo el personal permanente y estacional antes del 1 de noviembrest.

Inspección de la ruta antes de la temporada

A partir de finales de agosto, el personal de la División de Calles comienza a hacer un inventario de las zonas y patrones para detectar cualquier problema que pueda presentar las operaciones de lucha contra la nieve. Algunos de los problemas que pueden ocurrir son:

- Arquetas elevadas o cajas de válvulas
- Bordillos y cunetas rotos, sumideros dañados
- Estacas de nieve faltantes o dañadas
- Falta o está dañada la señalización de las bocas de incendio
- Calzadas dañadas (zonas en las que puede producirse un descascarillado o raspado del pavimento con la presión de la cuchilla de la quitanieves).
- Nuevas construcciones (familiarización y señalización de las mismas)

Además de la inspección de los bienes físicos, el departamento también emite avisos a las empresas y a los propietarios de viviendas que están aparcando y/o colocando artículos dentro del derecho de paso o de las servidumbres de almacenamiento de nieve. Esta advertencia anticipada proporciona a los propietarios la posibilidad de mover los objetos antes de ser citados durante las operaciones de retirada de nieve.

Limpieza de la infraestructura de aguas pluviales antes de la temporada

Además de la inspección de la ruta, la División de Calles limpiará y dará servicio a la infraestructura crítica de aguas pluviales en un esfuerzo por minimizar las inundaciones y/o los problemas relacionados con la aparición estacional de fuertes lluvias o eventos de lluvia sobre nieve.

Inspección y mantenimiento del equipo antes de la temporada

A partir de agosto, la División de Servicios Mecánicos de la ciudad comenzará la inspección y el mantenimiento de pretemporada de todos los equipos de retirada de nieve.

Materiales y suministros

Además de las inspecciones de las rutas y los equipos en agosto, el personal comenzará a comprar los suministros necesarios para la temporada. Los suministros pueden incluir, pero no se limitan a: Cadenas de arado, cuchillas de corte, sistema hidráulico

fluidos y conductos, piezas de equipos, neumáticos, abrasivos (lijado), suministros de estacas de nieve, suministros de señalización y otros materiales necesarios para un funcionamiento seguro y eficaz.

Formación de operadores

En septiembre y octubre, antes del inicio de la temporada de nieve, todo el personal recibirá formación o se refrescará sobre el funcionamiento de los equipos y las rutas. Los trabajadores de la nieve se familiarizarán con las zonas y los patrones y realizarán varios "recorridos en seco" antes del comienzo de la nieve para familiarizarse con las áreas de interés. Se les mostrará dónde se puede empujar la nieve y acumularla con seguridad y dónde no. Todos los combatientes de la nieve estarán suficientemente entrenados antes de su despliegue.

La ciudad se basa en una proporción de empleados permanentes y trabajadores estacionales para crear la plantilla de los quitanieves. Los empleados fijos se encargan de formar a los nuevos temporeros. La formación suele abarcar varias semanas antes de la aparición de la nieve.

Coordinación

Coordinación entre departamentos y divisiones

Las operaciones de retirada de nieve no se limitan al grupo de operaciones de la ciudad. El Departamento de Obras Públicas es el departamento responsable de la retirada de la nieve; sin embargo, el departamento se apoya en otros departamentos y divisiones para el éxito de las operaciones. El Director de Obras Públicas puede autorizar el uso de recursos adicionales cuando las condiciones lo justifiquen y también puede instituir un cambio de política y procedimiento durante condiciones de emergencia.

División de Servicios de Flota

La División de Servicios de Flota apoya directamente la operación mediante el mantenimiento y la reparación de los equipos de limpieza de nieve. Debido al tamaño de las motoniveladoras, cargadoras y sopladoras rotativas, muchas reparaciones se realizan sobre el terreno en el lugar de la avería, a menudo en condiciones un tanto terribles.

La División mantiene un inventario de equipos de reserva para estar preparada para la implementación y mantener las operaciones en funcionamiento. La División también mantiene todos los equipos y vehículos de seguridad pública durante todo el evento.

El personal de la División de Servicios de Mecánicos trabaja en los mismos turnos continuos de 12 horas que los combatientes de la nieve durante todo el tiempo del evento.

Funcionarios de los servicios comunitarios

La eficacia de las operaciones de retirada de nieve depende de la capacidad del operario de poder moverse libremente por las carreteras durante las operaciones, especialmente durante eventos de gran intensidad. Uno de los aspectos más importantes de una operación eficiente es el camino libre e ininterrumpido para los quitanieves. Los vehículos estacionados o las obstrucciones en la vía de circulación comprometen la capacidad del operador para despejar el carril de circulación de forma rápida y eficaz.

Para cada vehículo estacionado, el operador debe navegar claramente alrededor del vehículo mientras empuja la nieve y trata de evitar daños. A menudo, el operador tendrá que dar marcha atrás varias veces, retrasando así el servicio al resto de las vías. Este proceso de navegar alrededor de los vehículos estacionados o de los obstáculos se vuelve extremadamente difícil en la nieve profunda o en las calzadas llenas de baches.

Los Oficiales de Servicio a la Comunidad de la Ciudad (CSO) proporcionan a la División de Obras Públicas la ayuda para despejar las obstrucciones en el derecho de paso. En muchas ocasiones, el CSO podrá ponerse en contacto con los propietarios y resolver el problema para que la siguiente pasada del arado

Los agentes de los servicios comunitarios desempeñan un papel fundamental en el éxito de la operación.

Seguridad pública - Bomberos y Policía

Los departamentos de bomberos y de policía son fundamentales para una operación eficaz y segura. A menudo, la policía y los bomberos son los "ojos" de la operación. Transmiten información sobre el estado de las carreteras, los accidentes, los cierres y las obstrucciones a los operadores del arado. El departamento de policía también ayuda al Departamento de Obras Públicas en la investigación de accidentes o daños.

Oficina del Administrador de la Ciudad (Oficial de Información de Prensa)

Antes, durante y después de las operaciones, es fundamental proporcionar al público información clara y concisa sobre la preparación, las operaciones, las condiciones y la limpieza. El Departamento de Obras Públicas colabora estrechamente con el funcionario de información pública de la ciudad para actualizar los medios sociales y las plataformas de noticias según sea necesario antes, durante y después del evento.

Cal Trans y El Dorado County

En algunas zonas de la ciudad, las carreteras se cruzan con carreteras estatales o del condado. La coordinación previa a la temporada con las agencias respectivas define la responsabilidad en cuanto a la limpieza de las intersecciones, el almacenamiento de la nieve, el control de los abrasivos, el transporte de la nieve, etc.

Operaciones de antihielo y lijado

Operaciones contra el hielo:

Este es un nuevo procedimiento operativo para la ciudad de South Lake Tahoe y se utiliza con moderación, y sólo en las carreteras de clase Arterial y Colector. El anticongelante es un tratamiento previo a la tormenta que se aplica a la calzada antes del inicio de una tormenta, siempre que las temperaturas sean propicias. El tratamiento consiste en una aplicación de agua y salmuera en forma de spray y debe aplicarse. La salmuera se adhiere a la superficie de la carretera antes de la aparición de la humedad, reduciendo así el punto de congelación de la zona tratada. Esto evita que la nieve se adhiera al pavimento al principio del ciclo de la tormenta.

La predicción de las tormentas en cuanto a la temperatura, la humedad, la duración y la intensidad dicta si se aplican o no las operaciones contra la formación de hielo. El gestor de calles utilizará la información meteorológica mencionada junto con el Departamento de Transporte del Estado de California (Caltrans) para determinar las condiciones óptimas de aplicación. Una vez que se concluya que las condiciones son apropiadas, los vehículos con un tanque de distribución montado comenzarán a aplicar la mezcla en la mayoría de las carreteras de clase arterial y algunas colectoras antes del inicio de la tormenta.

Los estudios realizados por el condado de El Dorado y Caltrans han demostrado que el uso de salmuera antes de las tormentas permite utilizar hasta 4 veces menos sal para eliminar el hielo una vez que se ha formado en las carreteras. Mediante la aplicación adecuada de salmuera como tratamiento previo a la tormenta, puede ser necesario añadir menos sal gema a la mezcla de arena en el futuro. El condado de El Dorado utiliza una aplicación de 20 galones por milla, usando una mezcla de sal del 23,5% en solución de salmuera. Esta mezcla de salmuera ha demostrado ser eficaz en la prevención del hielo como un pre-tratamiento, y para ayudar con el deshielo en cantidades más bajas que las utilizadas actualmente en la sal de roca añadida a la mezcla de arena. Un mayor uso de la salmuera dará lugar a que se aplique menos sal en general. El uso de salmuera se ha estudiado y desarrollado con el apoyo de la Agencia de Planificación Regional de Tahoe y la Junta Regional de Control de Calidad del Agua de Lahontan como una forma eficaz de reducir la necesidad de arena y sal gema en las operaciones de tracción y deshielo para la seguridad

Las operaciones de lijado son muy importantes para proporcionar seguridad a las microzonas clave de la ciudad. La presión de las cuchillas del arado puede proporcionar una capa de hielo en las carreteras y la recongelación de la nieve derretida proporciona condiciones de hielo peligrosas. Las condiciones de hielo varían según las condiciones de temperatura y humedad.

El lijado no es más que la aplicación de un material abrasivo a la superficie de la carretera que ayuda a la tracción de los vehículos en los tramos de la calzada con hielo o con cristales. Se aplica una mezcla de sal y arena (abrasivo) a los patrones de lijado que pueden incluir colinas, curvas, zonas de mal drenaje, puentes e instalaciones públicas y puntos de acceso.

Las operaciones de lijado son en su mayoría una operación continua a lo largo de un ciclo de tormentas, y la operación puede modificarse para adaptarse a las condiciones cambiantes, a la solicitud de la policía o los bomberos, a eventos especiales, a accidentes, etc.

Aunque la seguridad pública es primordial en las operaciones de enarenado, la ciudad es consciente de que la arena de tracción ha sido identificada como un importante contribuyente a las partículas finas de sedimento (FSP) en la escorrentía urbana, que son el principal contaminante que afecta a la claridad del lago Tahoe. De acuerdo con la Carga Diaria Máxima Total (TMDL) del lago Tahoe y el Plan de Reducción de la Carga Contaminante (PLRP) de la ciudad, ésta controla cuidadosamente la aplicación de abrasivos centrándose en el lijado en intersecciones clave, segmentos de carreteras empinadas, áreas con problemas de drenaje y áreas críticas para la seguridad pública (intersecciones concurridas, cerca de escuelas, principales vías turísticas hacia el Heavenly California Base Lodge). Basándose en las especificaciones de la arena desarrolladas por el condado de El Dorado y Caltrans, la ciudad cambió los abrasivos de ceniza volcánica propensos a la pulverización por una arena granítica lavada más duradera con el fin de proteger la calidad del agua del lago Tahoe. El lijado selectivo y estratégico de puntos, el uso de arena granítica lavada y el despliegue de la lijadora Epoke para permitir una aplicación cuidadosamente controlada de la arena humedecida para garantizar la reducción del rebote y la dispersión forman parte del esfuerzo de la ciudad para garantizar la seguridad pública y controlar al mismo tiempo una fuente importante de FSP que se ha demostrado que perjudica la claridad del lago Tahoe.

Para recuperar los abrasivos de la arena de tracción de acuerdo con la TMDL del Lago Tahoe y el PLRP, la ciudad continúa barriendo agresivamente los lugares de lijado puntual tan pronto como sea posible después de la aplicación del abrasivo, una vez que las carreteras están generalmente libres de nieve y hielo. La ciudad utiliza barredoras de aire regenerativo para recuperar la arena entre las tormentas y reducir la cantidad de arena de tracción que puede ser pulverizada por el desplazamiento de vehículos y movilizada durante los eventos de escorrentía. Las cantidades de recuperación de las barredoras, sus ubicaciones y su eficacia son una parte importante del proceso de cumplimiento de la TMDL.

Arado Operaciones

Operaciones de arado:

Cada operación de arado está sujeta a la categoría de gravedad de la tormenta y a los procedimientos de prioridad de la carretera en cuanto al método. Una vez que se haya iniciado una operación de arado, los operadores ararán su zona y ruta asignadas, a menos que se indique lo contrario. Las ocho (8) operaciones de arado de zonas comenzarán al mismo tiempo con un operador responsable de cada zona. El tiempo para completar una zona/ruta depende de múltiples factores: la temperatura del aire y del pavimento, la visibilidad, la Cantidad de precipitación que acumula y el tipo de precipitación, la proporción de nieve/agua, la densidad de la nieve, la hora de inicio, la duración de la tormenta, la disponibilidad de equipos y recursos, y la actividad del tráfico.

Durante la pasada inicial, el operador hará todo lo posible para empujar toda la nieve hasta el bordillo o el borde del pavimento, permitiendo la máxima anchura de los carriles de circulación. En el caso de eventos de las categorías 3, 4 y 5, la pasada inicial sólo puede proporcionar carriles de circulación

La operación de empuje hacia atrás se lleva a cabo. El objetivo de la operación de empuje hacia atrás es empujar la nieve hacia atrás lo máximo posible para dejar espacio de almacenamiento en el derecho de paso para futuras tormentas. A menudo, esta operación empuja la nieve hacia los arcenes y/o las servidumbres de almacenamiento de nieve.

Operaciones rotativas:

Una vez que el derecho de paso está al máximo de su capacidad de almacenamiento de nieve, la ciudad comienza a utilizar quitanieves rotativos para cortar los bancos de nieve del borde de la vía de circulación. El corte vertical resultante de los bancos permite el uso completo de los carriles de circulación pavimentados. Las máquinas rotativas cortan y soplan la nieve hacia las servidumbres de almacenamiento de nieve adyacentes, paralelas al derecho de paso. Las servidumbres de almacenamiento de nieve varían a lo largo de la ciudad, pero normalmente tienen una anchura de 15' a 20' más allá de la línea del derecho de paso.

La operación de rotación es una operación de turno continuo de 12 horas y normalmente comienza después de que se hayan arado todas las carreteras.

Las operaciones rotativas son extremadamente lentas, con velocidades de desplazamiento de sólo 1 a 3 mph. Dependiendo de la gravedad de la tormenta, se tarda mucho más en cortar los bancos y ensanchar las vías de circulación que en ararlas. Las ocho (8) zonas de limpieza de nieve están sujetas a corte y ensanchamiento, aunque la ciudad sólo posee y opera 5 sopladores. Además, las máquinas son bastante ruidosas, y este ruido puede ser molesto para algunos, pero debido al tamaño y la escala de la operación, la lentitud y los recursos limitados del equipo, la operación no puede limitarse sólo a las horas del día.

Para complicar el proceso de rotación, hay que tener en cuenta los restos y materiales enterrados que quedan en el arcén/borde del pavimento y que atascan o rompen las cuchillas de corte y la transmisión, obligando a su reparación. En inviernos intensos, nuestros operarios han chocado con coches enterrados, motos de nieve, carros de la compra, cubos de basura, postes de señalización, buzones, estacas, troncos, árboles derribados y muchos otros elementos que, desgraciadamente, dejan la máquina fuera de servicio durante algún tiempo y retrasan considerablemente el servicio a las zonas restantes.

Corte de puertas y caminos de entrada:

Las motoniveladoras de la ciudad están equipadas con compuertas de corte. Las puertas de corte no son requeridas por la ley o el código y se proporcionan como una cortesía de la ciudad de South Lake Tahoe para ayudar a reducir el impacto de una tormenta en la invasión de la calzada del dueño de la propiedad. El corte de la puerta permite al operador para bajar la puerta tratando de restringir la nieve de la creación de bermas, mientras que el arado adyacente a los enfoques de entrada o puntos de acceso.

El mantenimiento de un acceso o calzada privada será responsabilidad del propietario. Los operarios de la máquina quitanieves de la ciudad no pueden entrar en una propiedad privada para limpiar, empujar o quitar la nieve. Para proporcionar una operación eficiente, los operadores del arado no dejarán caer la puerta de corte en los accesos que no están marcados y mantenidos de acuerdo con la norma de la ciudad (véase *la Sección 7.05.520 (C) del Código de la Ciudad* a continuación).

Desgraciadamente, no existe ninguna técnica, habilidad o equipo factible para evitar la posible creación de bermas delante de las entradas y los puntos de acceso al arar. Las compuertas cortadas sirven para minimizar las bermas en la medida de lo posible, pero no para eliminarlas. Las bermas son inevitables cuando se gestiona la retirada de la nieve. Existen demasiadas variables para asegurar que el arado no deje una berma. La ubicación de la vía de acceso, la proximidad a la siguiente vía de acceso, la anchura de la vía de acceso, la proximidad a las intersecciones y a las zonas de almacenamiento de empuje de nieve, la profundidad de la nieve, la densidad de la nieve y el equivalente en agua, etc., contribuyen a la formación de bermas.

Nota: A medida que aumenta la severidad de la tormenta, mayor es la probabilidad de que se creen bermas menores o mayores.