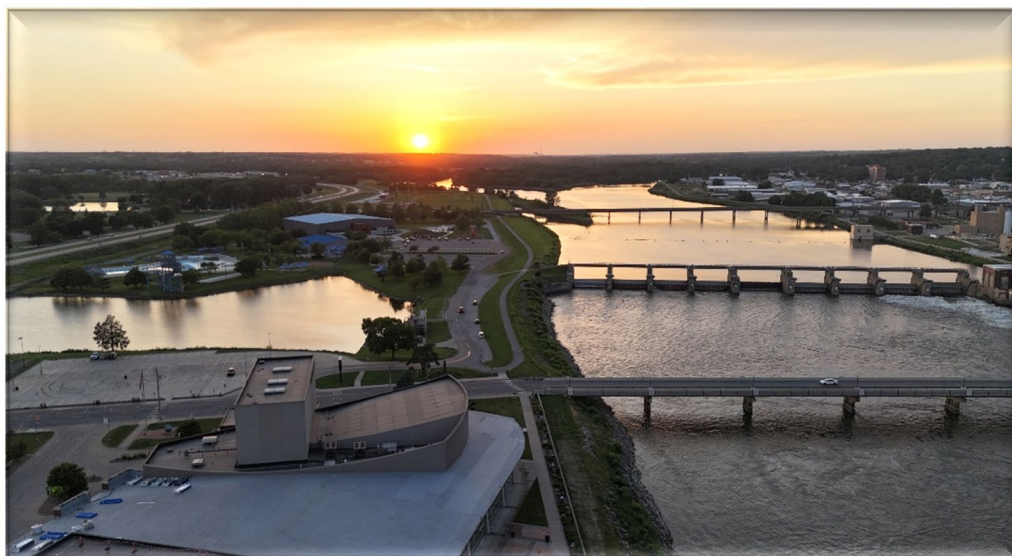
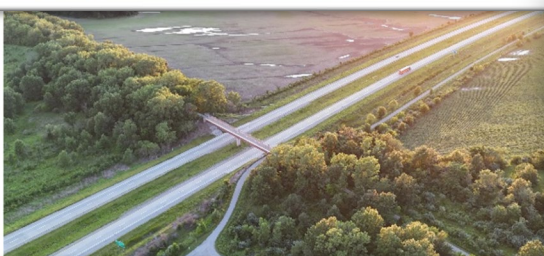




2026

Plan Regional de Caminos



Comisión de Planificación
Regional del Área 15

RPA 15

Augusto 2026

Preparado por la Comisión de Planificación Regional del Área 15

P.O. Box 1110

Ottumwa, IA 52501

(641) 684-6551

Este plan se elaboró con fondos de la Administración Federal de Carreteras y la Administración Federal de Tránsito del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, y en parte mediante fondos de contrapartida locales de los gobiernos miembros de la RPA.

Adopción de Resolución

RESOLUCIÓN POR LA QUE SE ADOPTA EL PLAN REGIONAL DE SENDEROS DE LA RPA 15 COMO EL PLAN OFICIAL DE SENDEROS PARA LA AFILIACIÓN DE PLANIFICACIÓN REGIONAL 15

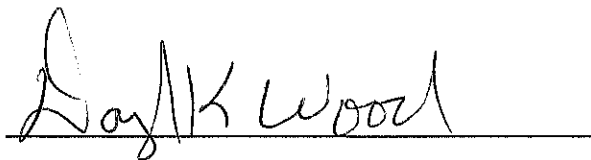
CONSIDERANDO que la Comisión de Planificación Regional del Área 15 preparó un Plan Regional de Senderos que identifica los senderos existentes y propuestos para la AFILIACIÓN DE PLANIFICACIÓN REGIONAL 15; y

CONSIDERANDO que es un requisito del plan "Moving Ahead for Progress in the 21st Century" (MAP-21) de 2012 que se continúe con el proceso de planificación del transporte y la planificación a largo plazo, y que la planificación para ciclistas y peatones se incluya en este proceso;

POR LO TANTO, SE RESUELVE que AFILIACIÓN DE PLANIFICACIÓN REGIONAL 15

Adopta el Plan Regional de Senderos RPA 15 como el plan oficial de senderos para la región.

Pasó este 14 día de Septiembre 2026.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Day/K Wood", written over a horizontal line.

Presidente/a de la Afiliación de Planificación Regional 15

Reconocimiento

Stephen Pedrick – Senderos del Condado de Jefferson

Frank Broz – Senderos del Condado de Jefferson

Shawn Morrissey – Conservación del Condado de Jefferson

Melanie Carlson – Ciudad de Fairfield

Andrew McGuire – Ingeniero del Condado de Keokuk

Pie Reighand– Conservación del Condado de Keokuk

Sherry Vavra – Fundación de Recreación Comunitaria de Mahaska

Chris Clingan – Mahaska County Conservation

Kim Steele Blair – Asociación de Senderos del Condado de Van Buren

Carroll Michalek – Asociación de Senderos del Condado de Van Buren

Richard Daugherty – Conservación del condado de Van Buren

Sarah Wenke – Consejo de Senderos del Condado de Wapello

Kim Hellige – Consejo de Senderos del Condado de Wapello

Rick Tebbs –Conservación del condado de Wapello

Ashley Utt – Pioneros en la conservación y el desarrollo de recursos

Hector Hernandez-Morales – Comisión de Planificación Regional del Área 15

Chris Kukla- District Planner – Departamento de Transporte de Iowa

TABLA DE CONTENIDO

SECCIÓN UNO: INTRODUCCIÓN Y DESCRIPCIÓN GENERAL.....	2
¿QUÉ ES LA COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN REGIONAL DEL ÁREA 15?	2
¿POR QUÉ UN PLAN REGIONAL DE CAMINOS?	2
<i>Objetivos del Plan Regional de Senderos</i>	<i>3</i>
BREVE HISTORIA DE LOS SENDEROS (CAMINOS).....	3
¿CÓMO PUEDES SEGUIR PARTICIPANDO?	4
ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE SENDEROS.....	5
SECCIÓN DOS: TIPOS DE SENDEROS E INSTALACIONES PEATONALES.....	11
¿POR QUÉ IMPORTA?.....	11
BENEFICIO (ECONÓMICO, EQUIDAD, SALUD, TRANSPORTE)	11
<i>LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS DE LOS SENDEROS.....</i>	<i>11</i>
<i>EL VALOR DE LOS SENDEROS PARA LAS PROPIEDADES Y LAS COMUNIDADES.....</i>	<i>12</i>
<i>Beneficios ambientales</i>	<i>14</i>
<i>Transporte y Equidad</i>	<i>14</i>
TIPOS DE INSTALACIONES	15
SECCIÓN TRES: RED DE SENDEROS EXISTENTE	19
JEFFERSON COUNTY	19
<i>Propiedad y gestión de senderos.....</i>	<i>19</i>
<i>Current Trail System and Community Use.....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Parques en el sistema de senderos.....</i>	<i>21</i>
CONDADO DE KEOKUK	25
<i>Esfuerzos de planificación</i>	<i>25</i>
<i>Propiedad y gestión de senderos.....</i>	<i>25</i>
<i>Sistema de senderos actual y uso comunitario</i>	<i>26</i>
<i>Parques en el sistema de senderos.....</i>	<i>26</i>
CONDADO DE MAHASKA.....	29
<i>Propiedad y gestión de senderos.....</i>	<i>29</i>
<i>Sistema de senderos actual y uso comunitario</i>	<i>29</i>
<i>Parques en el sistema de senderos.....</i>	<i>30</i>

CONDADO DE VAN BUREN	35
<i>Propiedad y mantenimiento de los senderos</i>	35
<i>Sistema de senderos actual y uso comunitario</i>	35
<i>Parques en el sistema de senderos</i>	36
CONDADO DE WAPELLO	41
<i>Trail Ownership and Management</i>	41
<i>Sistema de senderos actual y uso comunitario en relación con cada ruta</i>	42
<i>Parques en el sistema de senderos</i>	43
SECCIÓN CUATRO: SENDEROS ACUÁTICOS	52
¿QUÉ SON LAS RUTAS DE AGUA?	52
RUTAS DE AGUA EXISTENTES	54
<i>Water Trails Access Location</i>	55
POSIBLE CONEXIÓN DE SENDEROS ACUÁTICOS	56
SECCIÓN CINCO: EVALUACIÓN DE NECESIDADES Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA	60
DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROCESO DE EVALUACIÓN.....	60
CONTEXTO REGIONAL Y DESAFÍOS	60
OPINIÓN DEL PÚBLICO Y DE LAS PARTES INTERESADAS	60
<i>Encuesta sobre el Plan Regional de Senderos para Líderes Comunitarios/Partes Interesadas</i>	61
<i>Análisis SWOT del condado de Jefferson</i>	62
<i>Análisis FODA del condado de Keokuk</i>	64
<i>Análisis FODA del condado de Mahaska</i>	66
<i>Análisis FODA de Van Buren</i>	68
<i>Análisis FODA del condado de Wapello</i>	69
OBSTÁCULOS PARA EL DESARROLLO DE SENDEROS.....	71
SECCIÓN SEIS: VISIÓN DEL SENDERO Y PLAN DE FASES	73
ESTIMACIÓN DE COSTOS Y FASES.....	73
<i>Cálculo de corredores planificados</i>	74
<i>Fases en los pasillos</i>	75
<i>Objetivos a largo plazo (Visión/Concepto/Sin cronograma propuesto)</i>	76
VISIÓN ESTATAL PARA SENDEROS DE USO MÚLTIPLE	77
<i>Condado de Jefferson</i>	79
<i>Condado de Keokuk</i>	79
<i>Mahaska County</i>	80
<i>Condado de Van Buren</i>	81

<i>Condado de Wapello</i>	<i>81</i>
SECCIÓN SIETE: ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN	85
FUNCIÓN DE RPA 15 EN LA PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN DE BICICLETAS Y PEATONES	85
<i>Responsabilidades del condado en materia de infraestructura para bicicletas y peatones</i>	<i>86</i>
CONSIDERACIONES SOBRE LA ADQUISICIÓN DE TERRENOS Y LAS SERVIDUMBRES	88
<i>¿Cómo se negocian las servidumbres?</i>	<i>89</i>
<i>Estrategias para la adquisición de servidumbres/terrenos</i>	<i>89</i>
SECCIÓN OCHO: FINANCIACIÓN	91
PROGRAMAS DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE	91
<i>Programas de financiación federal y estatal</i>	<i>91</i>
<i>Financiamiento del Departamento de Recursos Naturales y Desarrollo Económico</i>	<i>93</i>
<i>Subvenciones para organizaciones locales y privadas</i>	<i>94</i>
¿QUÉ SIGUE?	95
COMENTARIOS DEL PÚBLICO	96
APÉNDICES	97



SECCIÓN UNO: INTRODUCCIÓN Y DESCRIPCIÓN GENERAL

¿QUÉ ES LA COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN REGIONAL DEL ÁREA 15?

La Comisión Regional de Planificación (CRP) del Área 15 ha sido un recurso vital para el sureste de Iowa desde su creación en julio de 1974. Originalmente establecida como un Consejo de Gobiernos (COG), la Comisión brinda servicios de planificación y coordinación regional a las jurisdicciones locales en un área de seis condados. Como Afiliación Regional de Planificación (ARP) designada para la planificación del transporte, la CRP del Área 15 presta asistencia específica a los condados de Jefferson, Keokuk, Mahaska, Van Buren y Wapello.

La misión de la CRP del Área 15 es promover el bienestar general, la seguridad, la comodidad y la prosperidad de la región mediante la planificación y el desarrollo colaborativos. Esto incluye brindar apoyo a los gobiernos locales con asistencia técnica, coordinación de la planificación, desarrollo de proyectos y promoción en áreas clave como el transporte, la vivienda, el desarrollo comunitario y económico, el uso del suelo y la gestión de los recursos naturales.

En el contexto de la planificación regional de senderos, la CRP del Área 15 proporciona orientación estratégica y apoyo para garantizar que el desarrollo de senderos se alinee con los objetivos a largo plazo de conectividad, accesibilidad, recreación y calidad de vida. Los servicios abarcan cuatro categorías principales: desarrollo económico, desarrollo comunitario, asistencia empresarial y planificación del transporte, todas las cuales desempeñan un papel fundamental en el fomento de una red de senderos integral y conectada para el sureste de Iowa.

¿POR QUÉ UN PLAN REGIONAL DE CAMINOS?

El Plan Regional de Senderos es un documento elaborado por la Comisión de Planificación Regional del Área 15 para la Afiliación de Planificación Regional 15 (RPA 15), con financiación del Departamento de Transporte de Iowa, la Administración Federal de Carreteras y la Administración Federal de Tránsito. Este plan abarca cinco condados del sureste de Iowa (Jefferson, Keokuk, Mahaska, Van Buren y Wapello) y complementa el Plan de Transporte a Largo Plazo 2024 de la RPA 15. Su objetivo es promover la planificación coordinada y conjunta de senderos que mejoren las oportunidades recreativas y las redes de transporte.

Este plan incluye un inventario de los senderos existentes y propuestos, y analiza otras características geográficas relacionadas con los senderos, como parques, áreas recreativas y zonas panorámicas. El plan incorpora los planes locales e identifica los problemas relacionados con futuros senderos. Documenta las metas y los objetivos de inversión y desarrollo futuros del Comité Asesor Técnico y la Junta de Políticas de la RPA. Asimismo, identifica fuentes de financiación para ayudar a las ciudades y los condados con el desarrollo de senderos. El plan de senderos se actualizará cada cinco años para mantenerse al día con el crecimiento y la evolución de los sistemas de senderos. Durante los años entre actualizaciones, la información SIG de la RPA sobre senderos se actualizará según sea necesario. Esto permitirá a la RPA mantenerse al día con los esfuerzos locales de planificación de senderos.

El Plan Regional de Senderos del Área 15 proporciona un marco coordinado para mejorar la conectividad de los senderos en los condados de Jefferson, Keokuk, Mahaska, Van Buren y Wapello. Los senderos desempeñan un papel cada vez más importante en el fomento de la recreación, las opciones de transporte, la salud pública, el turismo y la calidad de vida en las comunidades rurales. Si bien la región cuenta con sólidos sistemas de

senderos existentes y socios locales activos, el desarrollo de senderos se ha producido históricamente de manera fragmentada, con diferentes niveles de capacidad, financiación y acceso a terrenos en los distintos condados

. Este plan tiene como objetivo orientar las futuras inversiones en senderos mediante la identificación de necesidades, oportunidades y prioridades, sin dejar de ser realista respecto a los desafíos de su implementación. Complementa el Plan de Transporte a Largo Plazo RPA 15 y se alinea con el Plan de Bicicletas y Peatones 2025 del Departamento de Transporte de Iowa, al promover el transporte multimodal, los principios de Calles Completas y la conectividad regional.

Objetivos del Plan Regional de Senderos

Los objetivos del plan regional de senderos fueron definidos a partir de las aportaciones de la comunidad y del comité directivo, así como de otros documentos de planificación estratégica de diferentes comunidades o regiones dentro del RPA 15.



Figure 1- Ilustra los seis objetivos identificados a partir de los aportes de la participación comunitaria y el Área 15 IRPA 15) L RTP

BREVE HISTORIA DE LOS SENDEROS (CAMINOS)

Los senderos se volvieron importantes desde el principio en la historia de los Estados Unidos para el transporte. Esto fue antes de que las carreteras y los ferrocarriles se desarrollaran ampliamente y el otro modo principal de



transporte fuera el agua. Lejos de la costa, el transporte fluvial se limitaba a ríos y canales, y los senderos eran fundamentales para el transporte dentro del territorio estadounidense. Varias rutas importantes atravesaban la zona que hoy es el estado de Iowa, entre ellas: la Ruta de Lewis y Clark, la Ruta de Oregon y la Ruta Mormona. A principios del siglo XIX, Meriwether Lewis y William Clark lideraron una expedición para explorar desde el río Misisipi hacia el oeste, hasta el océano Pacífico. Esta ruta incluía una parada en la actual Council Bluffs y se conoció como la Ruta de Lewis y Clark.

La Ruta de Oregon fue la utilizada por agricultores y misioneros en la década de 1830 para viajar desde los pueblos a orillas del río Misuri hasta el Territorio de Oregon. A mediados de la década de 1840, miembros de la Iglesia de Jesucristo de los Santos de los Últimos Días buscaron trasladarse a la actual Salt Lake City para practicar su religión sin persecución. Esta ruta comenzaba en Nauvoo, Illinois, atravesaba Iowa en su trayecto hacia Salt Lake, incluía la fundación de varios pueblos y se convirtió en la Ruta Mormona. El uso de senderos como medio de transporte continuó durante las décadas siguientes, y el interés por su desarrollo creció a medida que las bicicletas se popularizaron hacia 1890. Con la llegada de las bicicletas, había pocas carreteras y, en general, estaban en mal estado, por lo que la idea de construir carriles bici se hizo popular.

Estos carriles eran similares a los senderos recreativos, ya que conectaban ciudades, zonas de recreo y atracciones turísticas. Entre las ideas para ampliar la red de carriles bici se incluía su construcción a lo largo de vías férreas y carreteras. Si bien las vías férreas no resultaban interesantes, se construyeron carriles pavimentados junto a las carreteras existentes. Durante este tiempo, surgió el Movimiento de las Buenas Carreteras, que abogaba por la construcción de carreteras pavimentadas con fondos públicos para conectar ciudades y promover el desarrollo en zonas rurales. Los aficionados a la bicicleta se convirtieron en los primeros defensores de este movimiento, al ver los beneficios de las carreteras rurales pavimentadas para las bicicletas. A principios del siglo XX, el interés por la bicicleta como medio de transporte disminuyó a medida que los automóviles se hicieron más comunes. Al mismo tiempo, los defensores del automóvil asumieron la defensa de la mejora de las carreteras.

El ciclismo experimentó un resurgimiento a finales de la década de 1960 y principios de la de 1970 en Estados Unidos, ya que los estadounidenses lo consideraban una forma de ejercicio y un medio de transporte alternativo y energéticamente eficiente. Sin embargo, con la creciente presencia de automóviles en las carreteras estadounidenses, se empezó a preferir la creación de senderos separados. Además, durante la década de 1960, las compañías ferroviarias comenzaron a cerrar y vender líneas que no se utilizaban o no generaban suficientes ingresos. Gobiernos y organizaciones privadas vieron el potencial de utilizar estos corredores para convertirlos en senderos que proporcionaran transporte, recreación, turismo y mejoraran la calidad de vida. La primera conversión de una vía férrea en sendero fue el Sendero Estatal Elroy-Sparta en Wisconsin. En 1976, la idea de convertir líneas ferroviarias abandonadas en senderos se formalizó con la aprobación de la Ley de Revitalización y Reforma Regulatoria Ferroviaria. Esta ley estableció el programa de Subvenciones para la Conversión de Vías Férreas en Senderos y proporcionó financiación y asistencia para preservar los corredores ferroviarios y construir senderos. El desarrollo de senderos recreativos recibió un mayor impulso en 1991 con la aprobación de la Ley de Eficiencia del Transporte Intermodal de Superficie, que proporcionó fondos federales a ciudades, condados y estados para la construcción de senderos.

Actualmente, Iowa cuenta con 1980 millas de senderos de uso múltiple, incluyendo 806 millas que utilizan antiguas vías férreas. Esto sitúa a Iowa en el octavo lugar entre los estados en cuanto a la longitud de sus senderos construidos sobre antiguas vías férreas. El Área de Planificación Regional 15 (RPA 15) cuenta con aproximadamente 70 millas de senderos de uso múltiple en cinco condados, lo que representa el tres por ciento de la longitud total del estado.

¿CÓMO PUEDES SEGUIR PARTICIPANDO?



El plan de senderos representa los diferentes senderos de la región, tanto los existentes como los futuros, y ha proporcionado información sobre lo que se ha completado y lo que se completará. Participan representantes de ingenieros, miembros locales de senderos del condado, organismos gubernamentales y personal de conservación del condado. Las organizaciones que influyen en el Plan Regional de Senderos del Área 15 son: • Ayuntamiento

- Reuniones de la Junta de Supervisores del Condado
- Organizaciones de defensa (grupos de senderos del condado)
- Comité de Conservación del Condado

Se busca activamente la participación activa en los proyectos. Los residentes pueden participar como voluntarios, asistir a reuniones gubernamentales y de organizaciones sin fines de lucro para promover proyectos exitosos. El desarrollo exitoso de senderos requiere la colaboración de varias personas. Los proyectos de recaudación de fondos y donaciones han requerido más recursos debido al aumento de las servidumbres de propiedad, la mano de obra y los materiales.



Figure 2- Imagen del juzgado del condado de Mahaska.

ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE SENDEROS

El proceso de actualización del plan regional para el Área de Planificación Regional 15 (RPA 15) comenzó en agosto de 2025 con reuniones con las partes interesadas, como directores de parques y recreación, representantes del consejo de senderos e ingenieros de obras públicas. Cada miembro fue contactado por el condado de la organización que representaba. Se celebraron reuniones para analizar el plan de bicicletas y peatones del Departamento de Transporte de Iowa (IDOT). Se realizó un esfuerzo colaborativo para establecer objetivos alineados con los planes, como el Plan de Transporte a Largo Plazo, el análisis económico integral y el plan maestro de parques. Finalmente, se definieron las estrategias de implementación para la ejecución del plan de senderos.

El Comité de Planificación Regional del Área 15 (RPC) asistió al evento Iowa Summit Trail 2025 para conectar con organizaciones que habían logrado éxitos similares. Entre ellas se encontraban la Fundación del Patrimonio Natural de Iowa, el Departamento de Recursos Naturales de Iowa, el Departamento de Desarrollo Económico de diferentes comunidades, las RPA/MPO y otras organizaciones involucradas en el desarrollo de senderos.

Se contactó con diferentes RPA/MPO del estado para obtener información y aportaciones sobre su proceso de comunicación con ciudades y condados en relación con el desarrollo de senderos.



El Comité de Planificación Regional del Área 15 (RPC) elaboró dos cuestionarios para líderes comunitarios, partes interesadas y público en general, residentes y usuarios habituales de los senderos. Estos cuestionarios se utilizaron para identificar los desafíos y determinar cómo el Área 15 podría apoyar al condado en la promoción de proyectos de senderos. El segundo cuestionario se utilizó para identificar las prioridades que, según los residentes, deberían considerarse en el desarrollo del sistema de senderos.

Tras la finalización de la encuesta, el RPC del Área 15 se reunió con las organizaciones de senderos de los condados de Mahaska, Jefferson y Wapello, la Junta de Desarrollo Económico de Van Buren y la Comisión de Conservación de Keokuk para realizar un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) con el fin de conocer los desafíos y las prioridades para el desarrollo de los senderos. El proceso se describe en la Sección Cinco: Necesidades, Evaluación y Participación Pública.

Una vez finalizado el taller de análisis FODA, el Comité Asesor Técnico revisará el Plan Regional de Senderos para formular comentarios y sugerencias. Posteriormente, el Plan Regional de Senderos se actualizó y se publicó para audiencia pública en el Ottumwa Courier. Finalmente, la junta directiva revisará, recabará comentarios en la audiencia pública y aprobará el plan regional de senderos en la reunión de la junta directiva de agosto.

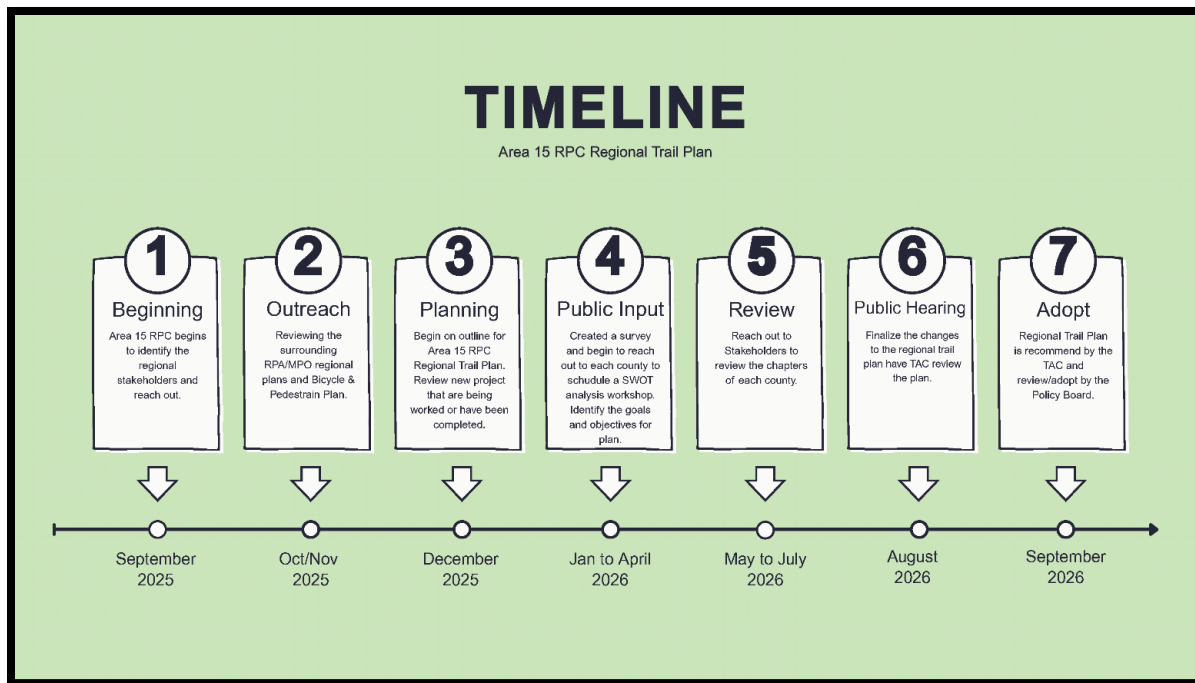


Figure 3- Cronograma de la planificación del Plan Regional de Senderos 2025-26 del RPC del Área 15

El diagrama cronológico muestra cómo el proceso RPC del Área 15 se actualizó mediante el Plan Regional de Senderos. El proceso comenzó en agosto de 2025 con la actualización del Plan Regional de Senderos del Área 15. En los meses siguientes, octubre y noviembre, se contactó con diferentes agencias RPA/MPO de la región circundante. Diciembre y enero se dedicaron a la fase de planificación del plan. La participación pública es el proceso que requiere mayor coordinación.

PLANES Y POLÍTICAS REVISADOS

El RPC del Área 15 revisó diversos planes para comprender mejor las actividades planificadas y en desarrollo en la región. Los condados, ciudades, organizaciones sin fines de lucro y estados no mantienen una comunicación



constante entre sí. La revisión de estos planes y la aportación de información detallada contribuirán al desarrollo de estrategias para la expansión de la red de senderos en el RPA 15.

Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP) 2045 – Afiliación de Planificación Regional 15 (2024)

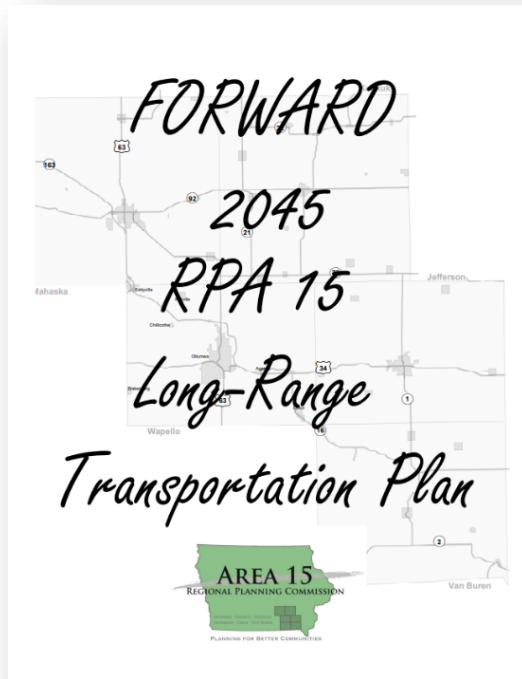


Figure 4- Plan de Transformación a Largo Plazo (LRTP) 2024 del RPC del Área 15

El Plan de Transporte a Largo Plazo 2045 (LRTP) sirve como un plan integral para el desarrollo, mantenimiento y mejora del sistema de transporte de la región hasta el año 2045. El LRTP hace hincapié en la creación de un sistema de transporte seguro, eficiente y multimodal que impulse el desarrollo económico y la calidad de vida, al tiempo que fomenta el uso de modos alternativos, como el transporte público, caminar y andar en bicicleta.

El plan identifica las necesidades a corto y largo plazo con base en las condiciones actuales de la infraestructura, los patrones de uso y el crecimiento proyectado. Prioriza la preservación y mejora del sistema, reconociendo que las inversiones en infraestructura no motorizada pueden ayudar a reducir la congestión, mejorar la seguridad y promover estilos de vida más saludables.

El LRTP se actualiza cada cinco años para adaptarse a los cambios demográficos, las tendencias económicas y las nuevas necesidades de transporte. También proporciona un marco para acceder a fondos federales, estatales y locales, que pueden apoyar el desarrollo y mantenimiento de senderos a través de programas apropiados..

Plan a largo plazo del Departamento de Transporte de Iowa para bicicletas y peatones (2025)

El Plan a Largo Plazo para Bicicletas y Peatones del Departamento de Transporte de Iowa para 2025 establece una visión clara a nivel estatal para mejorar las oportunidades para caminar y andar en bicicleta, con el respaldo de una amplia participación pública y de las partes interesadas. Revisa los programas existentes del Departamento de Transporte y ofrece recomendaciones para mejorar la coordinación y la priorización de los proyectos para bicicletas y peatones. Un análisis detallado de la infraestructura ayuda a orientar la selección de instalaciones adecuadas, mientras que las recomendaciones para la red estatal resaltan la integración con los principales corredores de senderos y rutas nacionales.



Figure 5- Plan de bicicletas y peatones del Departamento de Transporte de Iowa para 2025

Plan Integral de la Ciudad de Ottumwa (2022)

Este documento guía describe la visión para integrar senderos y transporte multimodal en la trayectoria de crecimiento de la ciudad. Establece corredores prioritarios y traza mapas de las redes de senderos propuestas, especialmente aquellas que conectan áreas residenciales, parques, el centro de la ciudad y el río Des Moines con los proyectos. El documento analiza las estrategias que contribuirán al desarrollo y la visión para 2040.



Figure 6- Plan Integral de Ottumwa 2020

Plan Integral Fairfield Forever (2020)

El plan integral de la ciudad de Fairfield establece una visión a largo plazo hasta 2040 para el crecimiento, la sostenibilidad y la mejora de la calidad de vida, impulsada por la participación de la comunidad en materia de vivienda, oportunidades económicas y vida activa. Prioriza la finalización y ampliación de una red de senderos multiusos de 53 kilómetros, incluyendo el ya existente sendero circular de Fairfield de 26 kilómetros, para conectar vecindarios, parques, cuerpos de agua y corredores naturales.



Figure 7 -Plan Integral de la Ciudad de Fairfield 2020

Plan Integral de PlanOskey (2022)

PlanOskey sirve como guía fundamental de Oskaloosa para el uso del suelo, el transporte, los parques y la recreación. Incorpora un fuerte componente de transporte activo, con aceras pavimentadas, cruces peatonales seguros e integración con el sendero recreativo comunitario Mahaska de 21,9 kilómetros (13,6 millas), como parte de un impulso integral hacia la movilidad conectada.

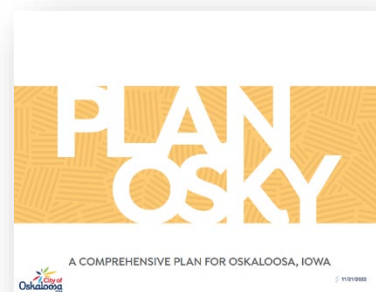


Figure 8-Plan Integral de la ciudad de Oskaloosa 2022

Plan Maestro de Rock Lake (2015)

El Plan Maestro del Lago Red Rock detalló el uso del suelo, las futuras expansiones, la conservación del lago y las estrategias de desarrollo en el Lago Red Rock. El Condado de Marion es adyacente al Área de Planificación Regional 15, lo que influirá en el desarrollo de los senderos del Condado de Mahaska. El Lago Red Rock cuenta con una extensa red de senderos que conecta la ciudad de Pella con su corredor de senderos.

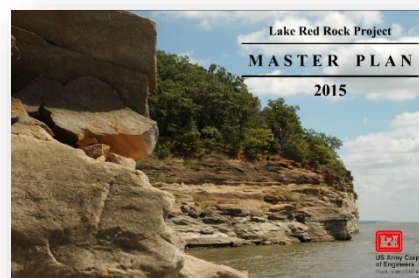


Figure 9- Plan Maestro de Rock Lake (2015)

Plan de Transporte Activo 2025 (Afiliación de Planificación Regional 10)

El Plan de Transporte Activo 2025 de la Afiliación de Planificación Regional 10 ha revisado el interés en el desarrollo de senderos en los últimos años de todos los condados de Benton, Cedar, Iowa, Johnson, Jones Linn y Washington. Utiliza diferentes estrategias de divulgación, como encuestas y talleres, para finalmente decidir los objetivos y ayudar a los condados y comunidades sobre cómo gastar los fondos y priorizar.



Figure 11- Plan de transporte activo de RPA 10

El condado de Washington, en relación con la RPA 15, es un documento importante que debe revisarse para determinar cómo se alineará la RPA 15 con el desarrollo de senderos existentes y con los senderos propuestos, como el North English o el Washington-Keota.

Afiliación de Planificación del Transporte de Chariton Valley – Plan Regional de Senderos RPA 17 2022-2045

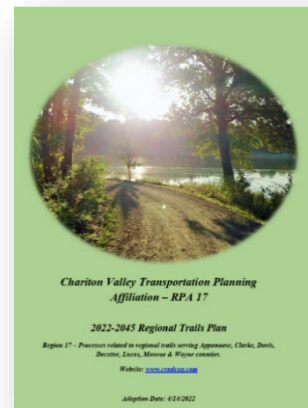


Figure 10-Plan de Transporte Regional de RPA 17

El Plan Regional de Senderos 2022-2045 de la Afiliación de Planificación de Chariton Valley (RPA 17) describe los procesos relacionados con los condados que la conforman: Appanoose, Clark, Davis, Decatur, Lucas, Monroe y Wayne. Este plan fue aprobado en 2022.

Plan Regional de Senderos RPA 15 2021



Figure 12- Plan Regional de Senderos RPA 15 2021

El Plan Regional de Senderos del Área 15 incluye todos los senderos existentes desde 2021. Este plan se actualiza cada cinco años. El documento detalla todos los proyectos realizados entre 2016 y 2021, así como los senderos futuros. El plan es muy completo e incluye información sobre senderos acuáticos y de uso múltiple. El Comité de Planificación Regional del Área 15 decidió estructurar el nuevo plan regional de senderos a partir de 2021 para desarrollar nuevas estrategias que impulsen la creación de senderos en la región.

Developing Water Trails in Iowa

El Departamento de Recursos Naturales de Iowa elaboró este documento para orientar sobre el desarrollo de senderos acuáticos en el

estado. El documento describe

los requisitos para los senderos acuáticos, los elementos de diseño, la existencia de senderos acuáticos en el estado y la gestión de tierras y arroyos. Los senderos acuáticos deberán cumplir con estos requisitos para ser reconocidos como tales por el estado.



Figure 13-Desarrollo de rutas acuáticas en Iowa (IDNR)

Plan de Transporte y Desarrollo de la Región Sureste de Iowa 2055

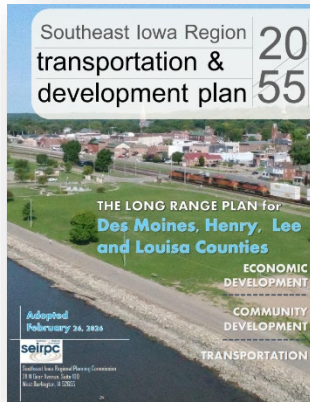


Figure 14-Plan de Transporte y Desarrollo de la Región Sureste de Iowa 2055

El

El Plan de Transporte y Desarrollo de la Región del Sudeste de Iowa 2055 es el Plan de Transporte a Largo Plazo RPA 16, que trata sobre el desarrollo de senderos en la región. RPA 15 es adyacente a RPA 16 y tiene una posible conexión para el desarrollo de senderos a lo largo de Fairfield y Mount Pleasant.

2022 Black Hawk County Water Trail Master Plan

El plan maestro de senderos del condado de Black Hawk, en colaboración con el Departamento de Recursos Naturales de Iowa y el condado de Black Hawk, definió la infraestructura específica del sitio y las mejoras de diseño para 22 áreas recreativas a lo largo del río Cedar y el arroyo Black Hawk. Esta iniciativa condujo a la designación oficial por parte del estado de 47 millas de estos cursos de agua como senderos acuáticos protegidos.

Plan Maestro de Senderos del Condado de Black Hawk también se tomó como referencia durante el proceso más amplio de planificación de senderos de Iowa, incluidas las conversaciones relacionadas con la Cumbre de Senderos de Iowa de

2026. El enfoque del plan contribuyó a identificar oportunidades de rutas acuáticas y a definir consideraciones de planificación para el Plan Regional de Senderos de la RPA 15. Este ejemplo demuestra la importancia de una planificación coordinada en cuanto a acceso, instalaciones, conectividad y desarrollo a largo plazo de las rutas acuáticas, a medida que la RPA 15 trabaja para identificar y priorizar dichas oportunidades en toda la región.



Figure 15-Plan maestro del sendero acuático del condado de Black Hawk 2022



SECCIÓN DOS: TIPOS DE SENDEROS E INSTALACIONES PEATONALES

El plan regional de senderos contempla diferentes tipos de infraestructura en cada condado y ciudad de las regiones representadas por la Afiliación de Planificación Regional (RPA) 15. El Departamento de Transporte de Iowa (DOT) y el Departamento Estatal de Diseño y Especificaciones Urbanas (SUDAS) han clasificado diferentes aceras, senderos y vías compartidas.

El plan regional de senderos también incluye senderos acuáticos como una opción dentro de la región de la RPA 15. El Departamento de Transporte de Iowa adoptó el Plan de Bicicletas y Peatones de Iowa en mayo de 2025. Los principales objetivos del plan fueron definidos por el Comité Asesor de Políticas y el Comité Asesor Técnico. Los comités identificaron las prioridades como: Validez, Seguridad, Coordinación, Conexión, Financiación, Buen Diseño y Salud.

¿POR QUÉ IMPORTA?

Nuestro sistema de senderos incluye una variedad de caminos y aceras para quienes caminan, andan en bicicleta, corren, usan sillas de ruedas o simplemente disfrutan del aire libre. Esta sección explica los diferentes tipos de instalaciones que utilizamos, cómo funcionan, a quiénes están destinadas y cuándo es más apropiado usar cada una. Comprender los tipos de instalaciones nos ayuda a tomar decisiones acertadas a medida que mejoramos y ampliamos nuestra red de senderos.

BENEFICIO (ECONÓMICO, EQUIDAD, SALUD, TRANSPORTE)

Las infraestructuras para ciclistas y peatones ofrecen mucho más que opciones de transporte; pueden ser herramientas poderosas para fortalecer las economías locales y mejorar la calidad de vida en las comunidades. Esta sección destaca los múltiples beneficios de caminar y andar en bicicleta, desde mejorar la salud y la seguridad pública hasta impulsar el desarrollo económico y aumentar las oportunidades recreativas para residentes de todas las edades.

LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS DE LOS SENDEROS



Figure 16- El dinero para representar beneficios económicos

Los senderos y el ciclismo contribuyen a la economía de Iowa gracias al gasto realizado por ciclistas recreativos y visitantes. El estudio de 2025 sobre el impacto económico y en la salud en Iowa estima que el ciclismo recreativo genera un impacto económico anual de aproximadamente 1400 millones de dólares en todo el estado y sustenta cerca de 21 000 empleos. Los comercios minoristas captan la mayor parte de esta actividad económica, seguidos por los servicios de alimentación, el sector inmobiliario y de alquileres, y otros negocios locales.

Los beneficios económicos del ciclismo no se limitan a las comunidades más grandes de Iowa. El estudio estima que unos 320 000 ciclistas recreativos residen en condados rurales o de pequeñas localidades, lo que demuestra la importancia del ciclismo y los senderos para las economías rurales. El análisis a nivel de condado de 2025 también reveló impactos económicos en comunidades de diversos tamaños demográficos, incluyendo más de 500 000 dólares anuales en el condado de Adams y más de 150

millones de dólares en el condado de Polk.



En el caso de la región del Área 15, las inversiones en senderos pueden impulsar a las empresas locales al incentivar a residentes y visitantes a gastar en alimentación, alojamiento, comercio minorista, servicios relacionados con la bicicleta y otras actividades locales. Conectar los senderos y las comunidades existentes también puede hacer que la región resulte más atractiva para el turismo recreativo y ofrecer oportunidades para que las comunidades se beneficien de los visitantes que recorren la zona. Por consiguiente, la inversión continua en la conexión de senderos, puntos de acceso, señalización e instalaciones complementarias puede contribuir a la actividad económica local y, al mismo tiempo, mejorar las oportunidades recreativas para los residentes.

Fuente: Iowa Bicycle Coalition (Estudio: Impactos económicos y en la salud del ciclismo y los senderos en Iowa)

EL VALOR DE LOS SENDEROS PARA LAS PROPIEDADES Y LAS COMUNIDADES

Las vías férreas y la infraestructura peatonal pueden proporcionar beneficios económicos y comunitarios cuantificables tanto para los residentes como para los gobiernos locales. Numerosos estudios en Estados Unidos han demostrado que la proximidad a senderos, vías verdes y parques bien mantenidos se asocia con un aumento en el valor de las propiedades residenciales y una mayor atractivo de la comunidad. Investigaciones destacadas por la Asociación Nacional de Agentes Inmobiliarios (NAR) y otros estudios nacionales indican que las viviendas ubicadas cerca de senderos e infraestructura verde suelen tener una percepción positiva en el mercado y, en muchos casos, un aumento en su valor. Si bien los impactos varían según la ubicación, la calidad del diseño y el uso del suelo circundante, los estudios han demostrado que las propiedades cercanas a los senderos pueden experimentar incrementos de valor que oscilan entre el 3 y el 5 por ciento, con algunas comunidades que experimentan aumentos aún mayores.



Figure 17- Mano con una planta para representar los beneficios ambientales

Los senderos contribuyen a objetivos más amplios de desarrollo comunitario y económico. Los sistemas de senderos bien conectados pueden mejorar la calidad de vida, atraer visitantes, impulsar el turismo y aumentar el atractivo general de las comunidades para residentes, empresas y la retención de mano de obra. Las inversiones en senderos e infraestructura verde se consideran cada vez más activos comunitarios a largo plazo que apoyan tanto la competitividad económica como el bienestar público. La Asociación Nacional de Agentes Inmobiliarios (NAR) señala que los parques, senderos e infraestructura verde pueden generar beneficios económicos mediante el aumento de visitantes, la mejora del atractivo de la comunidad y el fortalecimiento del encanto de los vecindarios.

Las inversiones en senderos también contribuyen significativamente a la economía de la recreación al aire libre en Iowa. Un estudio de 2012 realizado por la Universidad del Norte de Iowa y la Coalición de Ciclistas de Iowa estimó que el ciclismo y los senderos generan aproximadamente 364,8 millones de dólares en impacto económico anual en todo el estado. Estimaciones más recientes sobre recreación a nivel estatal indican que la economía de la recreación al aire libre en Iowa genera miles de millones de dólares anualmente, y el ciclismo, las caminatas y las actividades relacionadas con los senderos representan un componente sustancial de dicha actividad económica. Estas inversiones apoyan a los negocios locales, el turismo recreativo y el desarrollo comunitario en todo el estado.

Para las comunidades rurales dentro de la región del Área 15, los senderos también pueden fortalecer la identidad comunitaria y apoyar las iniciativas de revitalización urbana al mejorar el acceso a parques, centros urbanos, corredores fluviales y espacios naturales. Las comunidades más pequeñas pueden beneficiarse de sistemas de senderos que mejoran la calidad de vida local, apoyan la actividad turística y crean oportunidades para futuras conexiones regionales.

Fuente: Asociación Nacional de Agentes Inmobiliarios (NAR)Public Health



Salud pública

Los senderos ofrecen acceso seguro y económico para la actividad física, como caminar, andar en bicicleta, trotar y patinar, que personas de todas las edades pueden integrar en su vida diaria. Los senderos y las vías verdes son herramientas poderosas para mejorar la salud de la comunidad al aumentar las oportunidades para la actividad física, el bienestar mental y la conexión social. Según la iniciativa Personas Activas, Nación Saludable de los CDC, facilitar el acceso a lugares que apoyan la actividad física, como senderos, parques y vías verdes, es fundamental para promover comportamientos más saludables en toda la población. Los senderos bien diseñados ofrecen rutas seguras, convenientes y accesibles para caminar, andar en bicicleta y otras actividades, lo que aumenta significativamente el uso y los niveles de actividad. Un estudio en el condado de Greenville, Carolina del Sur, reveló que los usuarios de senderos tenían aproximadamente un 44 % menos de probabilidades de tener sobrepeso u obesidad (razón de probabilidades = 0,56) y casi el doble de probabilidades de reportar una salud autopercebida alta en comparación con los no usuarios.



Figure 18- La frecuencia cardíaca es un símbolo de salud pública.

Otro estudio reveló que aproximadamente el 23 % de los usuarios de senderos eran personas que se iniciaban en el ejercicio, quienes habían comenzado rutinas regulares gracias a la disponibilidad de senderos, y muchos los utilizaban como su principal vía para la actividad física. Los senderos no solo fomentan el ejercicio, sino que también promueven la interacción social y contribuyen a la salud mental al proporcionar entornos naturales agradables y espacios públicos seguros.



Figure 19- Medical doctor to represent public health

Para maximizar estos beneficios para la salud pública, el Grupo de Trabajo de Servicios Preventivos Comunitarios de los CDC recomienda combinar las mejoras en la infraestructura de senderos con programas como campañas de concientización, caminatas grupales y actividades de extensión comunitaria para garantizar un uso equitativo a largo plazo.

Los senderos y las instalaciones para peatones son componentes esenciales de un sistema de transporte saludable y conectado. Los senderos de uso compartido, las aceras, las vías verdes y los senderos acuáticos ofrecen oportunidades accesibles, seguras y económicas para la actividad física, incluyendo caminar, andar en bicicleta, trotar, patinar y otros usos recreativos que pueden integrarse a la vida diaria. Tanto en las comunidades urbanas como rurales de la región del Área 15, los senderos sirven como importantes espacios públicos que fomentan la salud física, el bienestar mental, la interacción social y el acceso a destinos comunitarios.

Los senderos y las instalaciones para peatones ofrecen oportunidades accesibles, seguras y económicas para la actividad física que pueden incorporarse a la vida cotidiana. Instalaciones como senderos de uso compartido, aceras, vías verdes y senderos recreativos apoyan actividades como caminar, andar en bicicleta, trotar y patinar para residentes de todas las edades y capacidades. En las comunidades rurales y pequeñas de la región del Área 15, los senderos pueden ser espacios públicos importantes que fomentan estilos de vida activos y facilitan el acceso a actividades recreativas al aire libre.

Fuente: CDC Active People, Healthy Nation

Diversas investigaciones han demostrado que los senderos pueden influir positivamente en los hábitos de salud y los niveles de actividad física. Un estudio realizado en el condado de Greenville, Carolina del Sur, reveló que los usuarios de



senderos tenían aproximadamente un 44 % menos de probabilidades de tener sobrepeso u obesidad y casi el doble de probabilidades de percibir su salud como buena, en comparación con quienes no los utilizaban. Otros estudios encontraron que aproximadamente el 23 % de los usuarios de senderos se identificaron como personas que comenzaron a hacer ejercicio con regularidad gracias a la disponibilidad de senderos en su comunidad. Estos hallazgos demuestran el papel que pueden desempeñar los senderos para fomentar la actividad física y contribuir a la salud pública a largo plazo.

Fuente: Asociación Estadounidense de Salud Pública (APHA): Mejora de la salud mediante el transporte y el diseño activo.

Beneficios ambientales

Las vías férreas y las infraestructuras peatonales fomentan modos de transporte alternativos no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, lo que ayuda a reducir la dependencia de los vehículos privados y contribuye a disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero. Al ofrecer oportunidades para viajes locales más cortos y transporte activo, los sistemas de senderos pueden ayudar a mejorar la calidad del aire y promover patrones de transporte más sostenibles dentro de las comunidades. Combinados con un diseño urbano compacto y redes de infraestructura conectadas, los senderos pueden contribuir a comunidades más saludables y resilientes desde el punto de vista ambiental.



Figure 20- Vista hacia el oeste del complejo deportivo Milred & Eddie Ferguson (Keosauqua)

Los senderos y las vías verdes también brindan importantes beneficios ambientales y ecológicos mediante la preservación y mejora de los espacios abiertos y los paisajes naturales. Muchos corredores de senderos funcionan como infraestructura verde al incorporar vegetación, superficies permeables y áreas de drenaje natural que ayudan a reducir la escorrentía pluvial, mejorar la infiltración del agua y proteger las cuencas hidrográficas locales. Las prácticas de infraestructura verde asociadas con el desarrollo de senderos pueden ayudar a las comunidades a gestionar los impactos de las inundaciones, reducir la erosión y mejorar la calidad ambiental en general.

Reducir la dependencia del transporte motorizado y fomentar el transporte activo también puede contribuir a objetivos más amplios de resiliencia climática y sostenibilidad. Las inversiones en senderos, aceras e infraestructura para bicicletas fomentan sistemas de transporte más eficientes energéticamente y ambientalmente sostenibles a largo plazo. A medida que las comunidades planifican el crecimiento futuro y las mejoras de infraestructura, integrar senderos e infraestructura verde en la planificación del transporte puede contribuir a la protección del medio ambiente y a la mejora de la calidad de vida de la comunidad.

Fuentes: Crecimiento inteligente de la EPA

Transporte y Equidad

Es importante para las zonas rurales dentro del RPA 15 (Jefferson, Mahaska, Keokuk, Van Buren y Wapello) que tienen opciones de transporte limitadas. Reducir el costo del transporte en viajes cortos (escuelas, supermercados) disminuye el gasto en combustible, mantenimiento de vehículos o tarifas de transporte público. Los senderos y las instalaciones peatonales brindan importantes beneficios de transporte y equidad al ampliar las



Figure 21-Autobuses de tránsito a lo largo de la autopista 163 cerca de Eddyville.



opciones de movilidad seguras, asequibles y accesibles para residentes de todas las edades y capacidades.

La infraestructura para peatones y ciclistas puede mejorar el acceso para personas con opciones de transporte limitadas, como niños, adultos mayores, personas con discapacidades y familias de bajos ingresos. Los sistemas de transporte equitativos están diseñados para brindar opciones de movilidad independientemente del nivel de ingresos, la edad, la capacidad física o la ubicación geográfica, garantizando que todos los residentes tengan la oportunidad de acceder de forma segura a los destinos y servicios de la comunidad.

Dentro de la región del Área 15, que incluye los condados de Jefferson, Mahaska, Keokuk, Van Buren y Wapello, las opciones de transporte pueden ser limitadas, especialmente en las comunidades rurales más pequeñas y las áreas no incorporadas. Muchas comunidades de la región cuentan con un servicio de transporte público limitado, lo que convierte a los senderos, las aceras y las infraestructuras para bicicletas en componentes importantes de la red de transporte local. Estas infraestructuras pueden ayudar a los residentes a acceder a escuelas, parques, centros urbanos, servicios de salud y otros destinos comunitarios sin depender exclusivamente de sus vehículos particulares.

Los senderos y la infraestructura para el transporte activo también pueden ayudar a reducir los costos de transporte asociados con los viajes cortos, al disminuir la dependencia del combustible, la propiedad de vehículos, el mantenimiento y otros gastos relacionados con los viajes. Para los hogares con recursos financieros limitados, el acceso a rutas seguras para caminar y andar en bicicleta puede brindar importantes beneficios económicos, a la vez que mejora la movilidad y la independencia. En comunidades más pequeñas, los senderos y las instalaciones para peatones también pueden servir como conectores esenciales entre vecindarios, escuelas, parques y áreas recreativas, donde la infraestructura vial no se adapta adecuadamente a los usuarios no motorizados.

Proporcionar instalaciones seguras y conectadas para peatones y ciclistas también puede mejorar la seguridad vial en general, al reducir los conflictos entre vehículos, peatones y ciclistas. Las mejoras en la infraestructura, como senderos de uso compartido, aceras, arcones más anchos, cruces señalizados y medidas de pacificación del tráfico, pueden contribuir a crear entornos más seguros para todos los usuarios. La expansión de la infraestructura de transporte activo en toda la región del Área 15 apoya objetivos más amplios relacionados con la accesibilidad, la conectividad y la calidad de vida en la comunidad.

La coordinación regional y la inversión continua en infraestructura de transporte multimodal serán fundamentales para mejorar la movilidad y ampliar las opciones de transporte en toda la región. A medida que las comunidades planifican futuras mejoras en el transporte, la incorporación de senderos e infraestructura para peatones en proyectos de carreteras, puentes y desarrollo comunitario puede ayudar a crear sistemas de transporte más conectados, equitativos y resilientes.

Fuente: Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT): Plan de Acción para la Equidad y Guía de Calles Completas

TIPOS DE INSTALACIONES

Los planes de senderos regionales incluyen diferentes tipos de instalaciones en cada condado y ciudad de la región representada por la Afiliación de Planificación Regional (RPA) 15. El Departamento de Transporte de Iowa (DOT) y las Especificaciones y Diseño Urbano Estatales (SUDAS) han clasificado diferentes aceras, senderos y vías compartidas.

Cada tipo de instalación está diseñado para atender a grupos de usuarios, contextos y necesidades de movilidad específicos. Las directrices de diseño se basan en las Especificaciones y Diseño Urbano Estatales de Iowa (SUDAS), junto con las mejores prácticas de fuentes nacionales como AASHTO, NACTO y FHWA.

El último tipo de instalación serían los senderos acuáticos. El Departamento de Recursos Naturales de Iowa clasifica los senderos acuáticos como corredores y rutas recreativas en ríos y lagos.

Banqueta

Las banquetas son vías exclusivas para peatones ubicadas junto a las carreteras, generalmente separadas por un bordillo y una franja verde. El ancho mínimo requerido es de 5 pies, aunque se permite un ancho de 4 pies en algunos tramos, con zonas de paso de 5 pies cada 200 pies. En los estacionamientos comerciales, el ancho mínimo es de 6 pies, y algunas aceras junto al estacionamiento tienen entre 7 y 8 pies. El material para las aceras es hormigón.



Figure 22-Banquetas en la ciudad de New Sharon a lo largo de la carretera estatal 102 de Iowa

Rutas de uso compartido/multiuso (MUP)

Los senderos multiusos son instalaciones fuera de la vía pública diseñadas tanto para ciclistas como para peatones. Generalmente están separados del tráfico vehicular y ofrecen una experiencia más segura y cómoda. Su ancho mínimo es de 3 metros (10 pies), y de 3,6 a 4,3 metros (12 a 14 pies) en corredores de mucho tránsito. Idealmente, deben estar a 1,5 metros (5 pies) o más de la calzada; si la distancia es menor que la de una barrera o bordillo, se recomienda instalarlos. El material puede ser asfalto o concreto. Los senderos multiusos o de uso compartido se utilizan normalmente en senderos regionales, conexiones de parques, riberas de ríos y rutas de acceso a escuelas.



Figure 23- Sendero de usos múltiples a lo largo del sendero Oxbow

Los senderos laterales

Los senderos laterales son vías de uso compartido que discurren paralelas a la calzada (dentro del derecho de vía), frecuentemente utilizadas en corredores suburbanos o rurales. Se prefieren anchos y estándares que se ajusten al diseño de senderos de uso compartido: mínimo 3 metros (10 pies) y entre 3,6 y 4,3 metros (12-14 pies) en corredores de mucho

tránsito. Se recomienda una zona de amortiguación de al menos 1,5 metros (5 pies) si es menor que la altura de una barrera o bordillo.



Figure 24- Vista sur de Sidepath en Milner St y fotografía aérea.

Carriles bici (con protección y estándar)

Se definen como carriles señalizados en calles designados exclusivamente para el tránsito de bicicletas, a menudo con señalización o marcas en el pavimento. Generalmente, son para ciclistas, ya sea para ir al trabajo o para uso recreativo. Los requisitos de diseño serían un mínimo de 4 pies, pero se preferiría entre 5 y 6 pies. Se requiere una zona de amortiguación de 2 a 3 pies alrededor de vehículos estacionados o en carreteras de alta velocidad.



Figure 25-Carril bici en Oskaloosa en la calle S H

Rutas ciclistas señalizadas/Carriles compartidos/Rutas para bicicletas

Calles de baja velocidad y poco tráfico, optimizadas para el tránsito ciclista mediante medidas de moderación, señalización direccional y marcas viales compartidas. Suelen encontrarse en carreteras pavimentadas con poco tráfico en zonas rurales. Se prefieren las vías de dos carriles con arcenes anchos.



Figure 26- Ruta compartida para carretera y bicicleta en E Broadway Ave en Fairfield

Sendero de superficie natural/Sendero recreativo

Se definen como senderos sin pavimentar para practicar senderismo, ciclismo de montaña, equitación o paseos por la naturaleza. Los usuarios previstos son excursionistas, ciclistas, corredores y jinetes. El ancho del sendero puede variar de 1,2 a 3 metros (4 a 10 pies). El material puede consistir en piedra triturada, tierra, astillas de madera u otros materiales naturales. Son más populares para la recreación y el turismo.



Figure 27-En Área de Vida Silvestre de Kirkville, en el condado de Wapello



SECCIÓN TRES: RED DE SENDEROS EXISTENTE

RPA 15 ha estado trabajando con los condados y ciudades de la región (Jefferson, Mahaska, Keokuk, Van Buren y Wapello) mediante la creación de Planes de Senderos desde 2001, los cuales se actualizan periódicamente cada 5 años. Esta sección describe los senderos y la red existentes en cada comunidad y condado.

La siguiente sección ofrece una descripción general, por condado, de las instalaciones de senderos existentes en la región de RPA 15. Cada resumen de condado incluye los principales sistemas de senderos (acuáticos y peatonales), el tipo de instalación y las conexiones con los senderos interurbanos existentes.

JEFFERSON COUNTY

Según la Oficina del Censo de los Estados Unidos, en 2023 el condado de Jefferson tenía una población estimada de 15.440 habitantes. Fairfield es la sede del condado y la ciudad más grande, con una población estimada de 9.300 habitantes. Además de Fairfield, hay otras seis ciudades más pequeñas dentro del condado. La geografía del condado de Jefferson es rural y se compone de tierras de cultivo con bosques dispersos. El río Skunk atraviesa la esquina noreste del condado.

El Consejo de Senderos del Condado de Jefferson se formó en 1997 con la ayuda de la Junta de Conservación del Condado. El objetivo original del grupo era extender el sendero del Parque del Condado de Jefferson hasta Libertyville a lo largo de la línea ferroviaria abandonada de Rock Island. Se adquirió un tramo desde el parque hasta Cedar Creek y se convirtió en sendero, y se obtuvo una subvención regional para la construcción de un puente sobre el arroyo. El puente del Sendero Cedar View se completó en 2002. Mientras se construían el puente y el Sendero Cedar View, el consejo de senderos desarrolló un plan para un sendero circular alrededor de Fairfield, con senderos secundarios que conectan el sendero circular con la ciudad. El sendero circular de Fairfield se construyó por tramos; el primero se terminó en 1999 y el más reciente en 2013. Además, en Fairfield existen cinco carriles bici/peatonales señalizados que conectan los barrios de la ciudad con el sendero circular.

Para más información/Contacto para el condado de Jefferson:

Sendero del Condado de Jefferson - www.jeffersoncountytrails.org y comments@jeffersoncountytrails.org

Junta de Conservación del Condado de Jefferson - www.jeffersoncountyconservation.com y jeffersonccb@lisco.com

(641) 472-4421

Parques y Recreación de Fairfield – cityoffairfield.com/249/Parks-Recreation y 641-472-6159

Figure 28-La tabla anterior muestra la información de contacto del condado de Jefferson.

Propiedad y gestión de senderos



La red de senderos del condado de Jefferson se gestiona mediante un esfuerzo conjunto entre la ciudad de Fairfield y la Junta de Conservación del Condado de Jefferson. Las responsabilidades se dividen, a grandes rasgos, entre ambas entidades; cada una supervisa los tramos de la red de senderos que se encuentran dentro de su respectiva jurisdicción. Shawn Morrissey representa al Comité Asesor Técnico y Melanie Carlson a la ciudad; ambas entidades colaboran con el consejo de senderos en la gestión de la planificación técnica, la coordinación de la financiación y la estrategia a largo plazo para sus respectivos tramos de senderos.

El condado de Jefferson se beneficia de la participación activa de un Consejo de Senderos voluntario. Si bien el Consejo no tiene autoridad legal sobre la infraestructura de los senderos, desempeña un papel importante en la promoción del desarrollo de senderos, la organización del mantenimiento voluntario y la defensa de mejoras en los mismos. Se prefiere que la comunicación sobre nuevas iniciativas de senderos se realice a través de la ciudad o el condado para garantizar la coordinación con los planos oficiales, las fuentes de financiación y las prioridades de mantenimiento.

Sistema de senderos actual y uso comunitario

La red de senderos conecta diversos destinos, como parques, reservas naturales, vecindarios y zonas céntricas. Cuenta con tramos tanto pavimentados como de superficie natural, e incluye puentes, señalización y elementos paisajísticos destacados, como la reserva Lamson Woods.

Dado que muchos tramos llevan ya cerca de 25 años en uso, la red de senderos está entrando en una etapa de mantenimiento a largo plazo y reinversión. Las labores de conservación rutinaria y la reparación de superficies cobran cada vez mayor importancia para garantizar la accesibilidad y la seguridad. Este tema se planteó durante el taller de análisis FODA.

Nombre	Mantenido por	Tipo de material	Característica notable	Conexiones
Fairfield Loop Trail	La ciudad de Fairfield y la Junta de Conservación del Condado de Jefferson	Principalmente de piedra caliza triturada, pavimentada y con tramos de grava compartida.	Maasdam Barns, Judy Bales Art, Matkin Bridge, Loudon Bridge and Crow Creek	Sendero del Centro de Salud del Condado de Jefferson, Sendero Cedar View, Parque Waterworks, Bosques/Humedales
Cedar View Trail	Junta de Conservación del Condado de Jefferson	1,4 millas de piedra caliza triturada, 3,0 millas de camino compartido de tierra, grava o concreto.	Judy Bales Art, bridge over Cedar Creek, Bridge over US 34 bypass	Jefferson County Park, Fairfield Loop Trail, Cedar Creek Wetlands, Cedar Creek Timber, City of Fairfield and the City of Libertyville.
Jefferson County Health Center Trail	Centro de salud del condado de Jefferson	Piedra caliza triturada	Estaciones de ejercicio	Fairfield Loop Trail

Table 1-Muestra los senderos existentes en el condado de Jefferson.



Parques en el sistema de senderos

El condado de Jefferson cuenta con varios parques conectados por una red de senderos. Todos estos parques son mantenidos por la Junta de Conservación del Condado de Jefferson o por la ciudad de Fairfield si se encuentran dentro de los límites de la ciudad.

CEDAR CREEK TIMBER AND WETLAND

El Bosque y Humedal de Cedar Creek se encuentra justo al suroeste de los límites de la ciudad de Fairfield. Este parque de 275 acres es administrado por la Comisión de Conservación del Condado de Jefferson. Se puede acceder al Bosque y Humedal de Cedar Creek desde el Sendero Cedar View. Entre las actividades que ofrece el parque se incluyen senderismo, ciclismo, esquí de fondo, pistas de esquí, pesca en Cedar Creek y caza.

CHAUTAUQUA PARK

El parque Chautauqua está ubicado al este de Fairfield, en la avenida E Burlington, que antiguamente era el corredor comercial de la autopista 34. El mantenimiento del parque corre a cargo de la ciudad de Fairfield.

JEFFERSON COUNTY PARK

El Parque del Condado de Jefferson se encuentra al suroeste de la ciudad de Fairfield y es administrado por la Junta de Conservación del Condado de Jefferson. El parque tiene una extensión de 227 acres y cuenta con servicios como zona de acampada, merenderos, senderos para senderismo, ciclismo y esquí de fondo, estanques para pescar, un centro de naturaleza, juegos infantiles y un campo de béisbol. El Parque del Condado de Jefferson está conectado con el circuito de Fairfield y el sendero Cedar View.

LAMSON WOODS

Lamson Woods se encuentra al sureste de Fairfield. Este parque de 42.2 acres es mantenido y administrado por la ciudad de Fairfield. El parque cuenta con estacionamiento y un sendero para caminar que forma parte del sendero Fairfield Trail.

NEFF WETLANDS

El humedal de Neff se encuentra al este de Fairfield, en Glasgow Road. Este humedal de 14 hectáreas (35 acres) es mantenido por la Junta de Conservación del Condado de Jefferson. Ofrece estacionamiento y acceso al sendero peatonal que conecta con el circuito de Fairfield.

WATERWORKS PARK

El parque Waterworks está ubicado al norte de Fairfield, entre la calle N B y Pleasant Plain Rd. Este parque de 97.2 acres es mantenido por la ciudad de Fairfield. El parque ofrece servicios como playa para nadar, pesca, senderos para caminar, juegos infantiles, área de picnic y rampa para botes.

WHITHAM WOODS

Witham Woods es un parque ubicado al noroeste de Fairfield. Este parque de 133 acres es mantenido por la Junta de Conservación del Condado de Jefferson. Las comodidades que ofrece este parque son senderos para caminatas/esquí de fondo, estanque para pescar y ferrocarril histórico.



Figure 29- Vista aérea de la liga infantil de béisbol del condado de Jefferson y fotografía del parque Chautauqua.

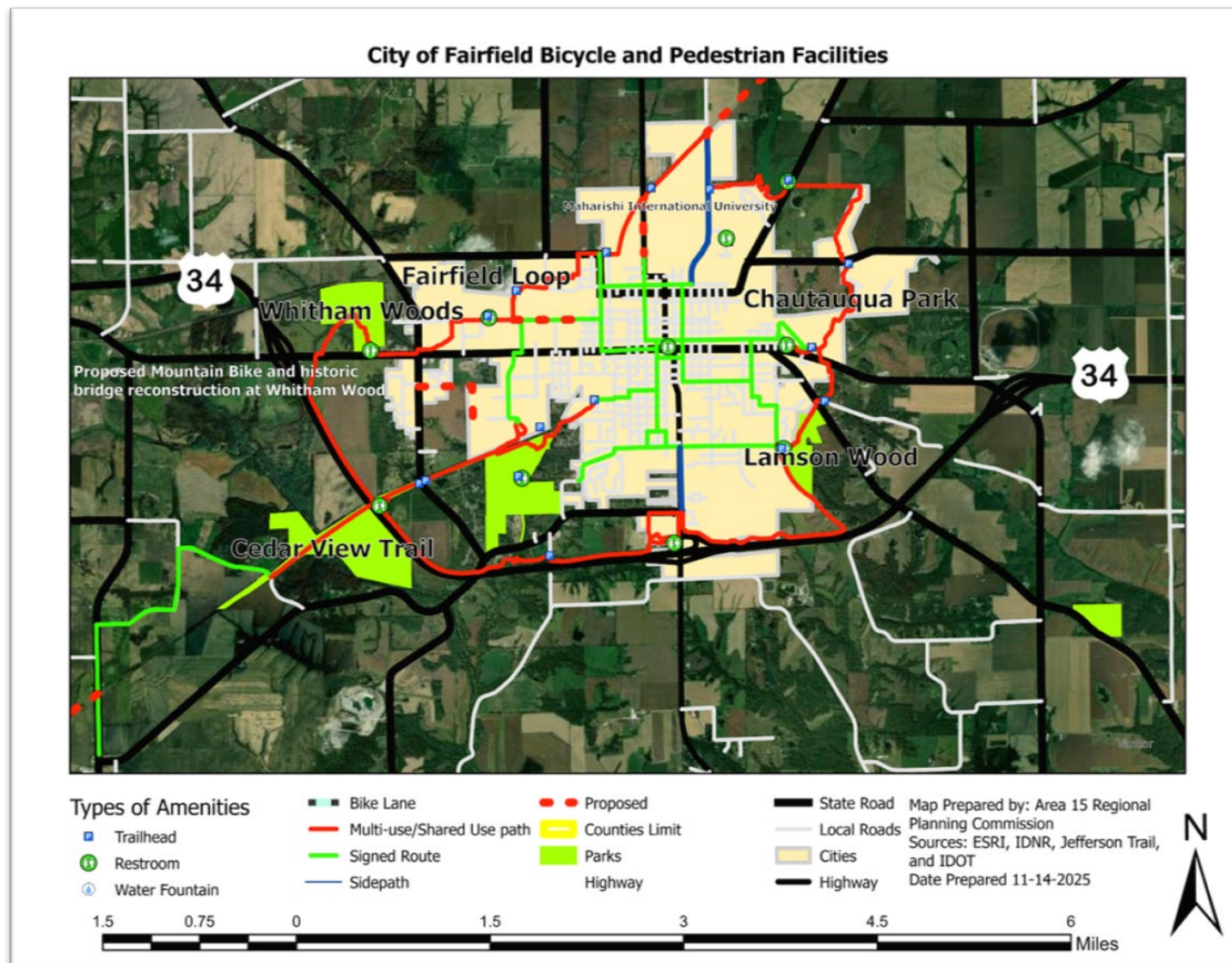
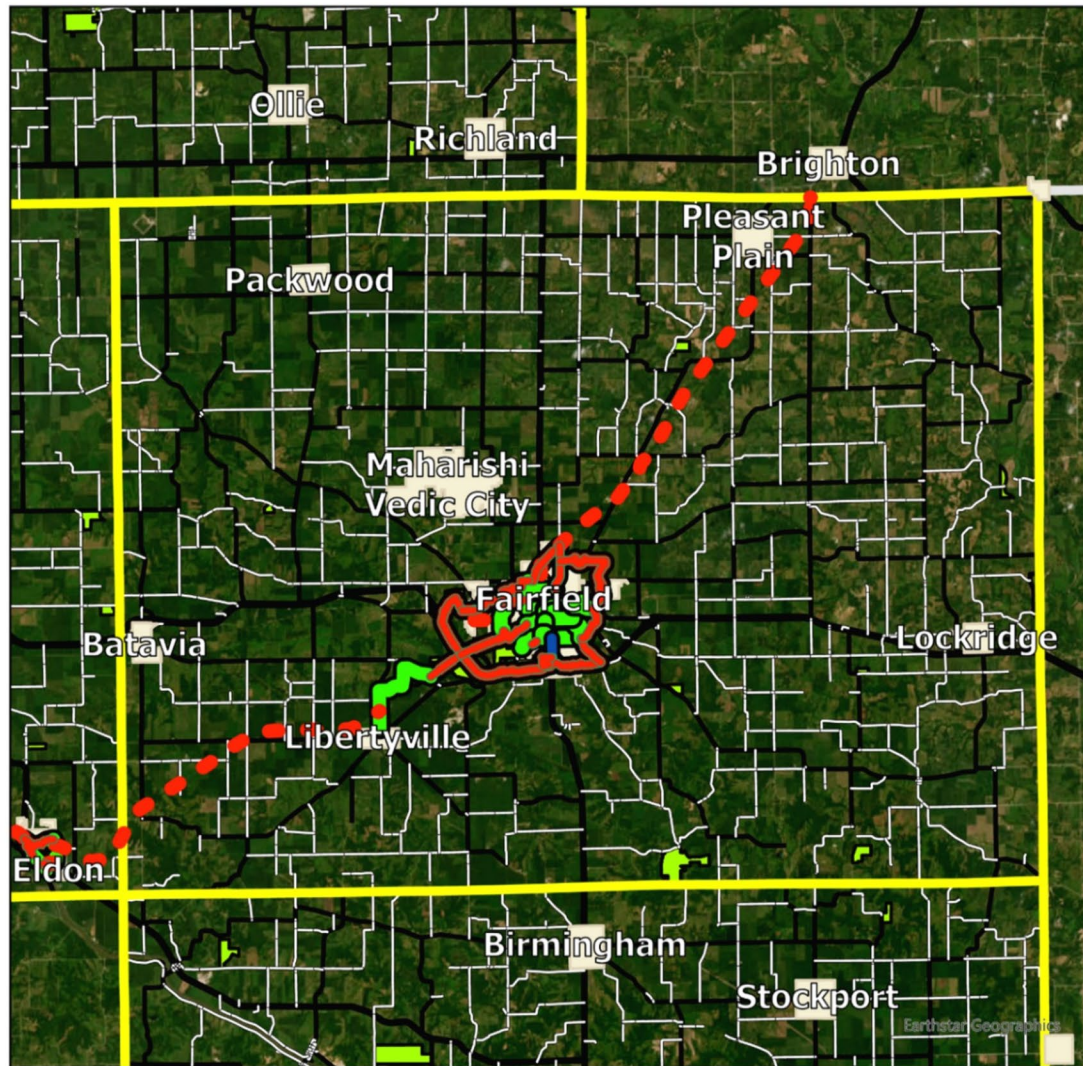


Figure 30-Mapa de senderos GIS de la ciudad de Fairfield



Jefferson County Bicycle and Pedestrian Facilities



- Bike Lane
- Multi-use/Shared Use path (10FT min)
- Signed Route
- Sidepath
- Proposed
- City
- Counties Limit
- Iowa Counties
- Parks



Map prepared by Area 15 Regional Planning Commission
Sources: ESRI, Iowa DOT, Iowa DNR, Jefferson County Conservation, Jefferson County Trail County, and City of Fairfield
Map prepared: 3-11-26



Figure 31-Mapa de senderos GIS del condado de Jefferson

CONDADO DE KEOKUK

Según la Oficina del Censo de los Estados Unidos, el condado de Keokuk tenía una población estimada de 9914 habitantes en 2023. La sede del condado y ciudad más grande es Sigourney, con una población de 1985 habitantes. El condado está compuesto por otras quince ciudades más pequeñas, además de Sigourney. La geografía del condado está dominada por el río Skunk; tanto el North Skunk como el South Skunk fluyen de oeste a este a través de la mitad sur del condado antes de unirse para formar un solo río en el cuadrante sureste.

Para más información:

Junta de Conservación del Condado de Keokuk - www.keokukcountyia.com y kccb@cloudburst9.net - (641) 622-3757

Ciudad de Sigourney - sigourney-iowa.com y sigourneyclerk@iowatelecom.net (641) 622-3080

Table 2- Muestra la información de contacto del condado de Keokuk.

Esfuerzos de planificación

Las ciudades de Sigourney (2015) y Hendrick (2018) han desarrollado el Plan de Mejora y Desarrollo para Pequeñas Ciudades (STRIDE). El STRIDE es un documento de planificación estratégica creado por la Comisión Regional de Planificación del Área 15 y la ciudad para desarrollar planes que ayuden a las comunidades con 5000 habitantes o menos a satisfacer sus necesidades de transporte.

El documento se divide en Introducción y descripción general, sistema de transporte, carreteras, aceras, prioridades, inversión futura, financiación, proyectos potenciales y retos futuros. Se analizan detenidamente las aceras y los proyectos futuros para identificar cuáles podrían desarrollarse.

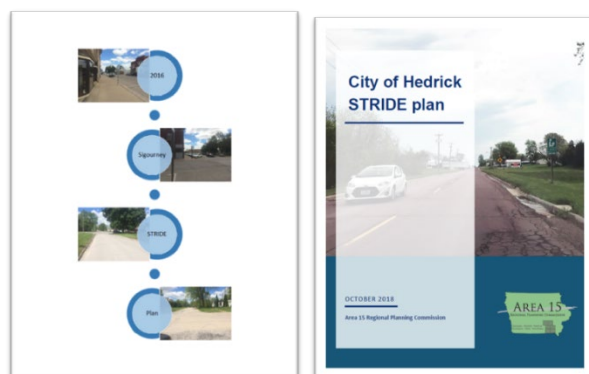


Figure 32-Planes STRIDE de la ciudad de Hendrick y Sigourney

Propiedad y gestión de senderos

La propiedad y gestión de los senderos en el condado de Keokuk son responsabilidad principal del propio condado, con la participación de la ciudad de Sigourney y la ciudad de Keota en lo que respecta a sus propios senderos. Estas entidades son responsables del control del derecho de paso, las operaciones, el mantenimiento, las mejoras de capital y la gestión de



responsabilidades. El condado de Keokuk y sus jurisdicciones asociadas son responsables de establecer estándares de mantenimiento, abordar los requisitos de seguridad y accesibilidad, y garantizar el cumplimiento de las normativas estatales y federales aplicables. La planificación e implementación de los senderos se coordinan habitualmente con las iniciativas regionales de planificación del transporte, como el Plan Regional de Senderos y el Plan de Transporte a Largo Plazo, para garantizar la coherencia con los objetivos más amplios de movilidad, recreación y desarrollo económico.

Sistema de senderos actual y uso comunitario

Nombre	Mantener por	Tipo de material	Característica notable	Conexiones	El metraje
Belva Deer Recreational Area Trail	Keokuk County Conservation Board	Poured concrete	-	Belva Deer Recreational	2.75 Millas
Kewash Trail	Washington County Conservation Board	Crushed limestone	Scenic railroad corridor	City of Keota, City of West Chester, and city of Washington	14 Millas

Table 3-Senderos existentes del condado de Keokuk

Parques en el sistema de senderos

Keokuk cuenta con dos sistemas de senderos distintos que se prevé conectar en el futuro. El sistema de senderos tiene solo dos parques con acceso directo. Todos los parques ubicados en el condado de Keokuk son mantenidos por la Junta de Conservación del Condado de Keokuk o por la ciudad de Sigourney.

BELVA DEER RECREATION AREA

El sendero del Área Recreativa de Ciervos de Belva se encuentra a unos 6,5 km al noreste de Sigourney. El parque, de 670 hectáreas, es mantenido por la Junta de Conservación del Condado de Keokuk. Entre sus servicios se incluyen caza, zona de acampada, refugios para pícnic, senderos para senderismo y equitación, estanques para pescar, un lago de 105 hectáreas y una playa. Está conectado con el sendero del Área Recreativa de Ciervos de Belva.

LEGION PARK

El Parque Legion se encuentra al oeste de Sigourney. Este parque de 8,5 hectáreas (21 acres) está junto al antiguo corredor ferroviario, que se planea conectar con el Área Recreativa de Belva Deer. El mantenimiento del parque corre a cargo de la ciudad de Sigourney. Entre las instalaciones que ofrece se incluyen merenderos, área de juegos infantiles, sendero pavimentado, piscina, canchas de herradura, canchas de baloncesto, fútbol/béisbol, pickleball y tenis.

YENRUOGIS PARK

El parque Yenruogis se encuentra a 4 kilómetros al norte de Sigourney. Este parque de 30 hectáreas es mantenido por la Junta de Conservación del Condado de Keokuk. Ofrece áreas de pícnic, zona de acampada, un lago de 4 hectáreas y pesca. El parque cuenta con una zona para caminar que discurre a lo largo del antiguo corredor ferroviario, con el objetivo a largo plazo de conectarlo con el sendero del Área Recreativa de Ciervos de Belva.

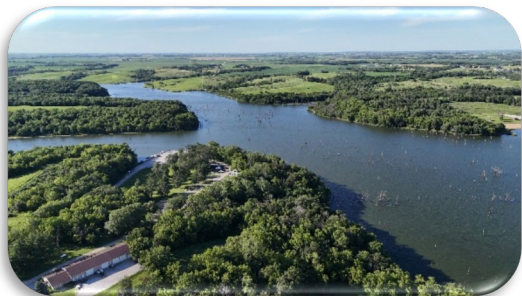


Figure 33- Vista aérea del sendero del campamento de ciervos del lago Belva



Figure 34- Vista aérea del lago Belva Deer



Figure 35- Parque infantil ubicado en el camping Belva Deer.



Figure 36- El punto de inicio del sendero está ubicado en Keota, Iowa.

Keokuk County Bicycle and Pedestrian Facilities

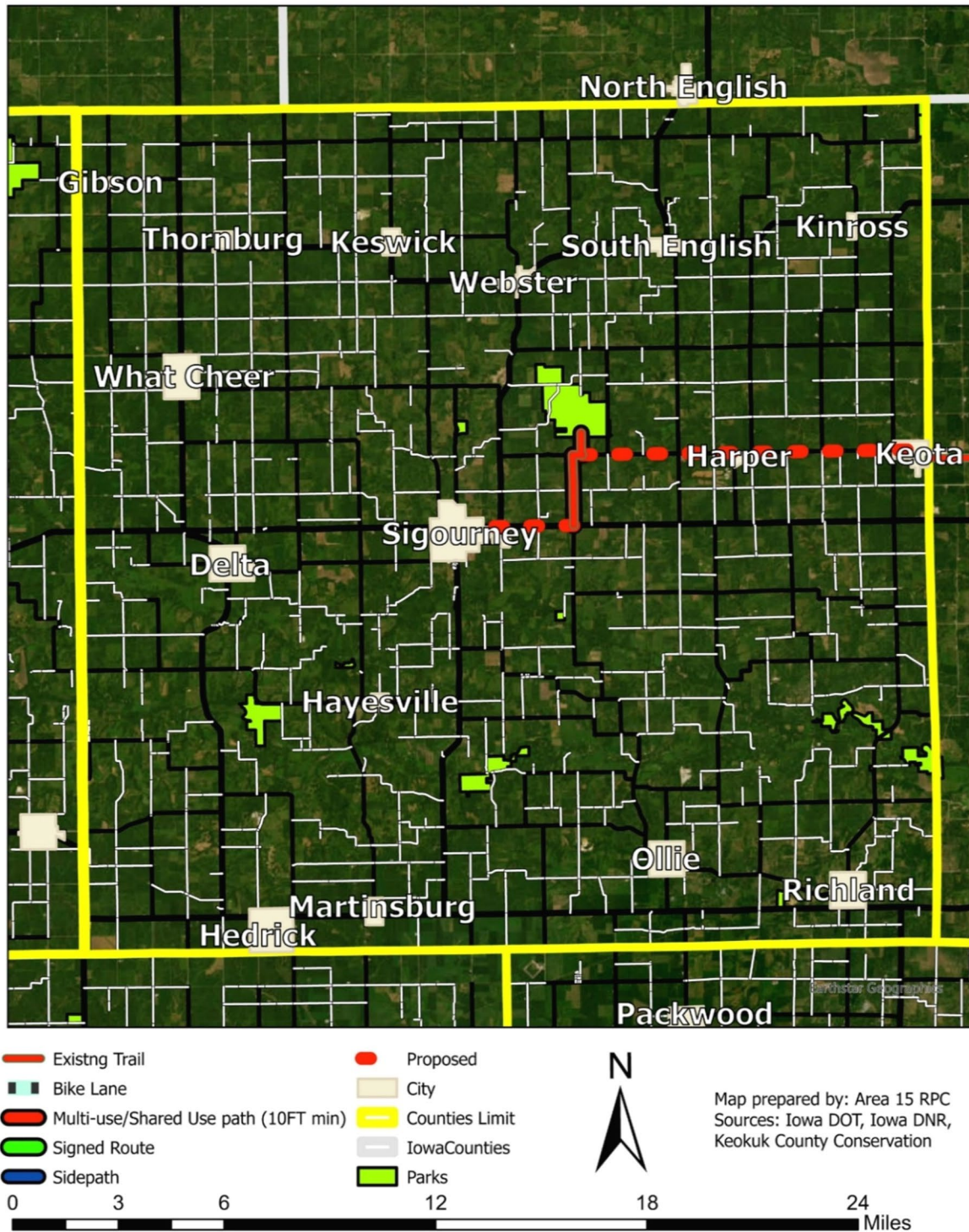


Figure 37-Keokuk County GIS Trail Map



CONDADO DE MAHASKA

Según las estimaciones de la Oficina del Censo de los Estados Unidos de 2023, el condado de Mahaska tenía una población de 21.947 habitantes; su ciudad más grande es Oskaloosa, con 11.552 habitantes. Oskaloosa se encuentra en el centro del condado y es también su sede administrativa. El condado de Mahaska abarca otras ocho ciudades de menor tamaño. Sus rasgos geográficos más destacados son tres ríos: el North Skunk, el South Skunk y el Des Moines.

Para más información:

Fundación de Recreación Comunitaria de Mahaska. - www.mcrf.info (641) 672-2499

Junta de Conservación del Condado de Mahaska. - www.mahaskaconservation.com (641) 673-9327

Ciudad de Oskaloosa. www.oskaloosaiowa.org (641) 673-9431

Table 4- Muestra la información de contacto del condado de Mahaska

Propiedad y gestión de senderos

La Fundación de Recreación Comunitaria de Mahaska (MCRF) y el Departamento de Conservación del Condado de Mahaska se encargan de la planificación de senderos dentro del condado. La MCRF se fundó en 1998 con la misión de facilitar y promover la recreación en las comunidades de Mahaska. La organización construyó el primer tramo del sendero circular de Oskaloosa en 1999. La MCRF participa en el desarrollo del Sendero de Recreación Comunitaria, un sendero circular alrededor de Oskaloosa, el desarrollo del Complejo Recreativo Lacey y el desarrollo del Parque Urbano de Oskaloosa, que incluye una pista de patinaje, una glorieta y canchas de baloncesto. Para el verano de 2026, se habían completado 14 millas del Sendero de Recreación Comunitaria; las millas restantes para completar el circuito a través de University Park y el sureste de Oskaloosa están planificadas para su construcción en los próximos cinco años.

Sistema de senderos actual y uso comunitario

Nombre	Mantenidor por	Tipo de material	Características notables	Conexiones	Duración
Mahaska Community Recreation Trail	Mahaska Community Recreation Foundation and the City of Oskaloosa.	Hormigón vertido, calzada compartida y camino de grava.	Tram tours, underpasses (8) and Freedom Rock	Lacey Rec Complex, T65 Bike Rte., Caldwell Park, City of Univ. Park, Edmundson Park and T39 Bike Rte.	14 Millas
T65 Bike Route	Mahaska County Secondary Road Department	Carretera pavimentada	Nelson Pioneer Farm and Museum	Mahaska Community Recreation Trail	9 Millas



T39 Bike Route	Mahaska County Secondary Road Department	Carretera pavimentada	-	Mahaska Community Recreation Trail, City of Beacon and Eveland Access	8 Millas
----------------	--	-----------------------	---	---	----------

Table 5- Shows the existing trails in Mahaska County

Parques en el sistema de senderos

Mahaska cuenta con varios parques conectados a la red de senderos. Estos parques son mantenidos por la ciudad de Oskaloosa, el Departamento de Recursos de Iowa y la Junta de Conservación del Condado de Mahaska. La mayor parte de la red de senderos se ubica en la ciudad de Oskaloosa, con algunos kilómetros en el condado de Mahaska. A continuación, se presenta la lista de parques que forman parte de la red de senderos y sus servicios.

CALDWELL PARK

El Parque Caldwell se encuentra al oeste de Oskaloosa, a lo largo del sendero circular de Oskaloosa, en la carretera 92. Este parque de 62 acres es mantenido por la Junta de Conservación del Condado de Mahaska. Entre sus instalaciones destacan el Centro de Aprendizaje Ambiental del Condado de Mahaska y las oficinas del condado. El parque ofrece servicios como senderismo, disc golf y área de pícnic.

EDMUNDSON PARK

El Parque Edmundson está ubicado al suroeste de la ciudad de Oskaloosa, en la Avenida 11 (carretera 309). Este parque de 24 hectáreas (60 acres) es administrado y mantenido por la ciudad de Oskaloosa. El parque se encuentra junto a dos campos de golf. Entre sus instalaciones se incluyen área de picnic, refugios, estanque, piscina, área de juegos infantiles, canchas de fútbol, campo de disc golf y parque para perros.

HAWTHORN WILDLIFE AREA

El Área de Vida Silvestre Hawthorn es un parque propiedad del Departamento de Recursos Naturales de Iowa, que también se encarga de su gestión. Esta área de 1662 acres se encuentra a unos 24 kilómetros al noreste de Oskaloosa y justo al sur de Barnes City, en el condado de Mahaska. Entre sus servicios se incluyen senderos para caminatas, un lago de 182 acres, una rampa para botes, pesca y caza. El parque cuenta con su propia red de senderos, aunque actualmente no existen planes para integrarla a la red estatal.

LACEY RECREATION COMPLEX

El Complejo Recreativo Lacey está ubicado al noroeste de Oskaloosa. Este parque de 200 acres es mantenido por la Fundación de Recreación Comunitaria de la ciudad de Mahaska. El complejo ofrece canchas de fútbol para jóvenes, fútbol universitario, fútbol/béisbol, béisbol Babe Ruth y un estadio universitario que se utiliza para fútbol americano, fútbol y atletismo.

LAKE KEOMAH STATE PARK

El Parque Estatal del Lago Keomah es propiedad del Departamento de Recursos Naturales de Iowa, que también se encarga de su gestión. Este parque de 150 hectáreas (373 acres) se encuentra a tan solo 6,4 kilómetros (4 millas) al este de la ciudad de Oskaloosa, donde también se ubica el Parque Caldwell. El parque ofrece servicios como zona de acampada, merenderos,

alojamiento, senderos para practicar senderismo, esquí de fondo y motonieve, un lago de 31 hectáreas (78 acres), playa para nadar, rampa para embarcaciones, pesca y caza.

RUSSELL WILDLIFE AREA

El Área de Vida Silvestre Russell es un área mantenida y administrada por la Junta de Conservación del Condado de Mahaska. Este parque de 220 acres se encuentra a unas 3 millas al norte de Oskaloosa. Ofrece servicios como áreas de pícnic, senderos para caminatas, esquí de fondo y raquetas de nieve, un centro de naturaleza, estanques para pesca y navegación, y oportunidades de caza.



Figure 38-Figure 22- Fotografías aéreas del complejo recreativo Lacey.



Figure 39- Imágenes aéreas del complejo recreativo Lacey.



Figure 40- Glorieta sobre la autopista 432 y el paso subterráneo de Pella Ave del sendero

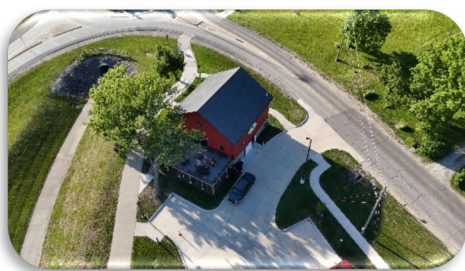


Figure 41- Sendero a lo largo de un establecimiento comercial en Pella Ave.

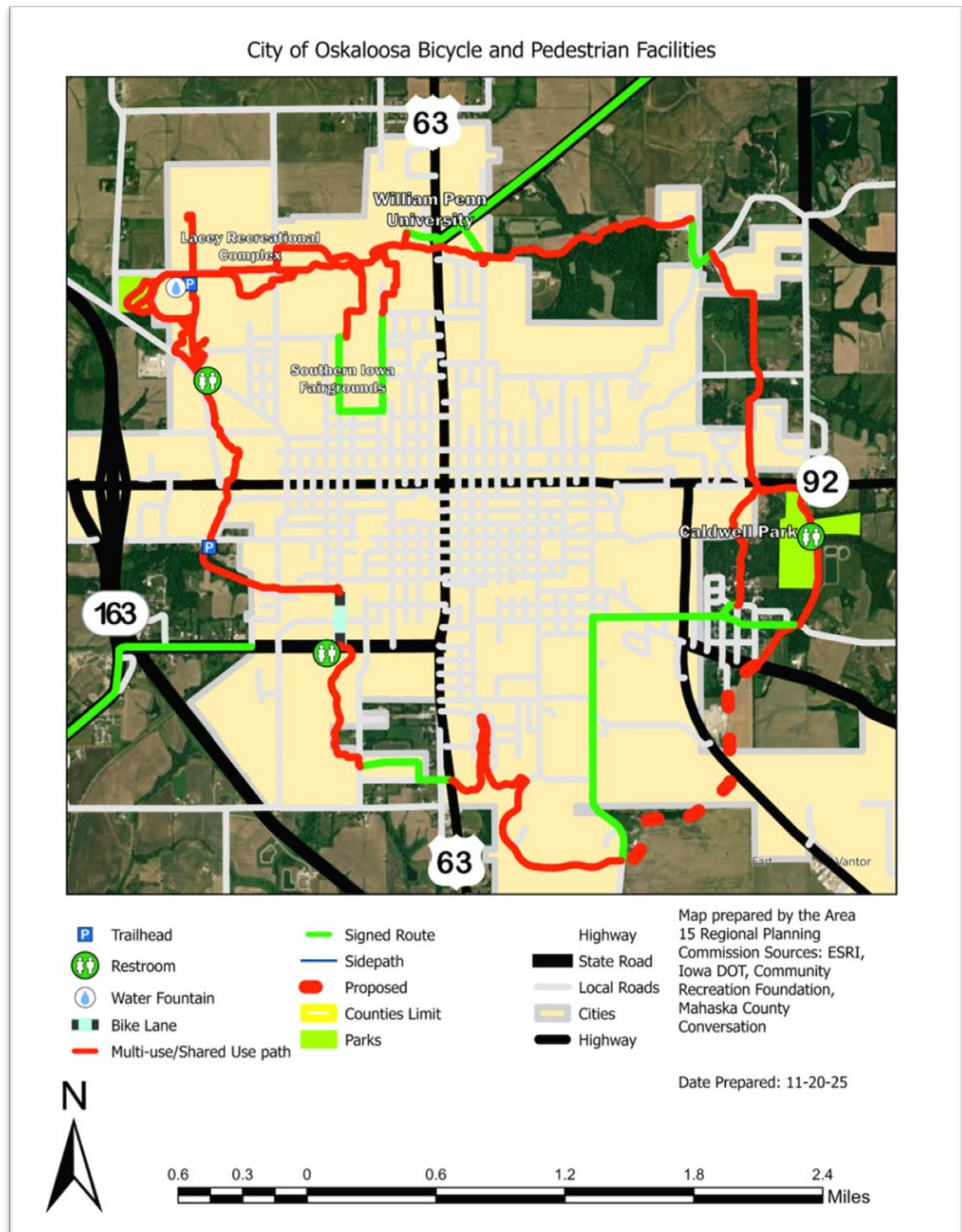
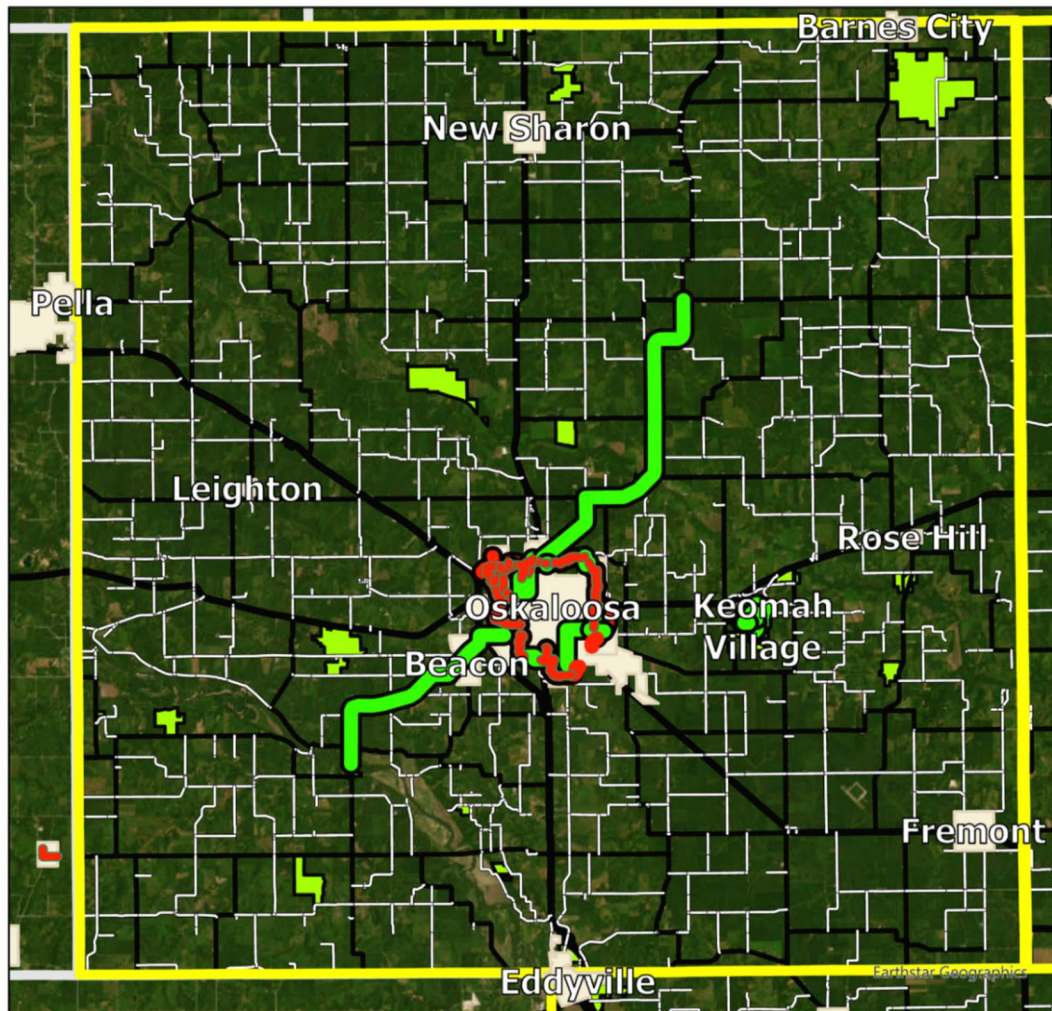


Figure 42-City of Mahaska County GIS trail Map

Mahaska County Bicycle and Pedestrian Facilities



- Bike Lane
- Multi-use/Shared Use path (10FT min)
- Signed Route
- Sidepath
- Proposed
- City
- Counties Limit
- Iowa Counties
- Parks



Map prepared by Area 15 Regional Planning Commission
 Sources: ESRI, Iowa DOT, Iowa DNR, Mahaska County Conservation, Mahaska County Trail Council, and City of Oskaloosa
 Map prepared: 3-11-26



Figure 43- Mapa de senderos GIS del condado de Mahaska



CONDADO DE VAN BUREN

Según la Oficina del Censo de los Estados Unidos, el condado de Van Buren tenía una población estimada de 7266 personas en 2023. Keosauqua es la sede del condado y la ciudad más grande, con una población estimada de 945 habitantes. En el condado de Van Buren hay otras seis ciudades más pequeñas. Estas siete ciudades se conocen colectivamente como los Pueblos de Van Buren y celebran su historia y patrimonio ofreciendo una mezcla de belleza natural, arquitectura histórica y pequeñas tiendas. La topografía del condado de Van Buren consiste en el valle del río Des Moines y bosques dispersos. El río Des Moines fluye del noroeste al sureste a través del centro del condado. Otros lugares de interés importantes incluyen el Parque Estatal Lacey-Keosauqua, el Bosque Estatal Shimek y el lago Sugema.

Más información:

Asociación de Senderos del Condado de Van Buren - <https://www.facebook.com/pages/Van-BurenCounty-TrailsAssociation/192886144091157?fref=ts>

Junta de Conservación del Condado de Van Buren - www.vbcountyconservation.com vbccb@netins.com
(319) 293-3589

Ciudad de Keosauqua - citykeo@netins.net (319) 293-3536

Table 6- Muestra información de contacto del condado de Van Buren.

Propiedad y mantenimiento de los senderos

La Asociación de Senderos del Condado de Van Buren se formó en enero de 2002 y elaboró una declaración de misión de nueve puntos para impulsar el desarrollo de senderos en el condado. Esta declaración de misión se creó gracias a la cooperación de los miembros del comité y varios pueblos. Algunos de los puntos de esta declaración incluyen: dar prioridad a los senderos que conectan los senderos existentes en el condado y en los condados vecinos, desarrollar senderos que conecten todos los pueblos junto con otras áreas históricas o naturales, utilizar senderos compartidos con carreteras solo como último recurso cuando otros tipos de senderos no sean prácticos y, cuando sea posible, planificar senderos en propiedades del condado o del estado, o en propiedades privadas donde se haya otorgado una servidumbre.

Sistema de senderos actual y uso comunitario

Nombre	Mantenido por	Tipo de material	característica notable	Conexiones	La duración
Keosauqua Loop Trail	Ciudad de Keosauqua	Limestone chips, shared roadway & paved shoulders	Scenic railroad corridor and small bridges	Bike Loop, Van Buren County Fairgrounds and Roberts Building Community Center	2 Millas
Keosauqua Riverfront Trail	Ciudad de Keosauqua	Concrete and shared paved roadway	-	Keosauqua Loop Trail, Keosauqua Bike Loop and Riverfront Park	0.98 Millas

Waubonsie Trail	Cantril Grass Roots	Grava	Shelters and camping areas	-	1 Milla
Milton Loop Trail	Ciudad de Milton	Grava		Historic covered bridges	1 Milla
Indian Lake Trail	Ciudad de Farmington	Grava	Indian Lake, totem pole, shelters and camping	-	2 Millas
Lacey-Keosauqua Bike Loop	Departamento de Carreteras Secundarias del Condado de Van Buren e IDNR	Carretera pavimentada	Des Moines River Bridges (2)	Keosauqua Bike Loop, City of Keosauqua and Lacey- Keosauqua State Park.	9.5 Millas

Table 7- Muestra los senderos existentes en el condado de Van Buren.

Parques en el sistema de senderos

Van Buren cuenta con varios parques en su red de senderos. Los parques ubicados en el condado de Van Buren son mantenidos por la Junta de Conservación del Condado de Van Buren o por la ciudad de Keosauqua, que es la ciudad más grande del condado.

LACEY-KEOSAUQUA STATE PARK

The park and lake is maintained by the Iowa Department of Natural Resources and Van Buren County Conversation Board. El condado de Van Buren alberga el Parque Estatal Lacey-Keosauqua, un parque con lago, playa y edificios y estructuras históricas. Lacey-Keosauqua es el segundo parque estatal más antiguo del estado, con más de 1653 acres de acantilados y valles a lo largo del río Des Moines. El parque también cuenta con el lago Sugema, un lago de 30 acres con área para nadar, navegar y pescar. El Departamento de Recursos Naturales de Iowa y la Junta de Conservación del Condado de Van Buren se encargan del mantenimiento del parque y el lago.



Figure 44- Vista al oeste del Parque Estatal Lacey-Keosauqua

RIVERFRONT PARK & KEOSAUQUA CITY PARK

El Parque Riverfront y el Parque Municipal de Keosauqua son contiguos y están conectados por el Sendero Circular de Keosauqua. El Parque Riverfront cuenta con un anfiteatro con acceso a una fuente de agua y un puente que conecta la ciudad de Keosauqua con el Parque Estatal Lacey-Keosauqua.



Figure 45- Vista aérea del parque de la ciudad de Keosauqua.

MILDRED & EDDIE FERGURSON SPORTS COMPLEX

El complejo deportivo Mildred & Eddie Ferguson se completó en 2020/21 y cuenta con tres campos de sóftbol y uno de béisbol. Un sendero pavimentado de uso múltiple rodea el complejo, ubicado en el noroeste de Keosauqua. El complejo deportivo es propiedad de la ciudad de Keosauqua, que también se encarga de su gestión.



Figure 46- Vista aérea suroeste del complejo deportivo Mildred & Eddie Ferguson.

INDIAN STATE LAKE PARK

El Parque Indian Lake cuenta con un sendero sin pavimentar alrededor del lago, mantenido por la ciudad de Farmington, ubicada a unos 19 kilómetros al sureste de Keosauqua. El parque tiene una extensión de 71 hectáreas y ofrece áreas para acampar, refugios, área de juegos infantiles, cabañas de madera, 18 hectáreas de lago, pesca y rampa para botes. Actualmente, este parque solo está conectado a su propia red de senderos, pero podría conectarse con el Keosauqua Loop o con el Sendero Estatal de Mississippi hacia el este.

WAUBONSIE PARK



El parque y senderos de Waubonsie son mantenidos por Cantril Gass Roots. El parque se encuentra en la ciudad de Cantril, a unos 16 kilómetros al suroeste de Keosauqua. Tiene una extensión de 9 hectáreas e incluye zona de acampada, merenderos, juegos infantiles con discos, campo de golf y estanques con observatorios de aves. Waubonsie cuenta con su propia red de senderos, que podría conectarse con las redes de senderos de Keosauqua y Milton.

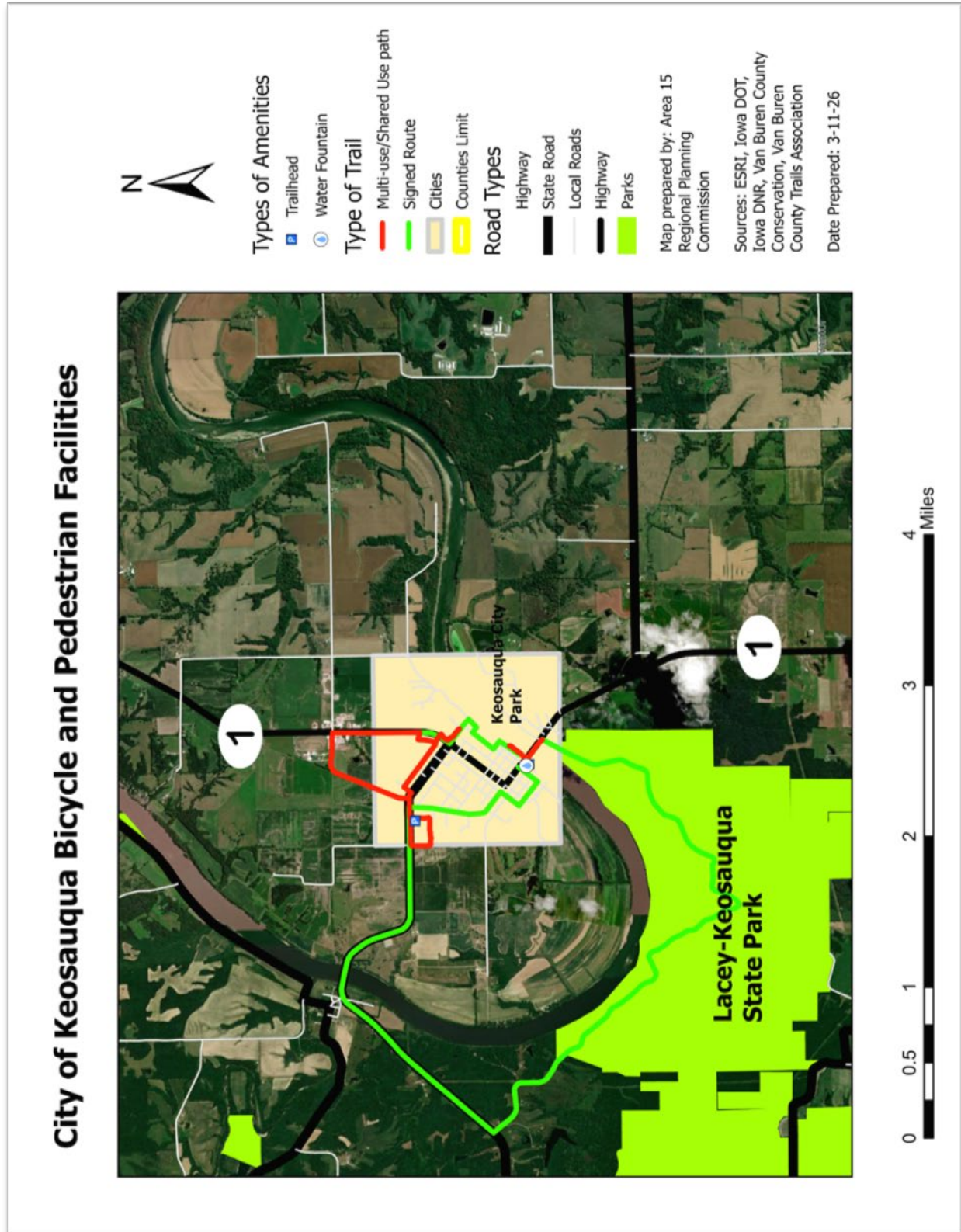


Figure 47- Mapa de senderos SIG de la ciudad de Keosauqua

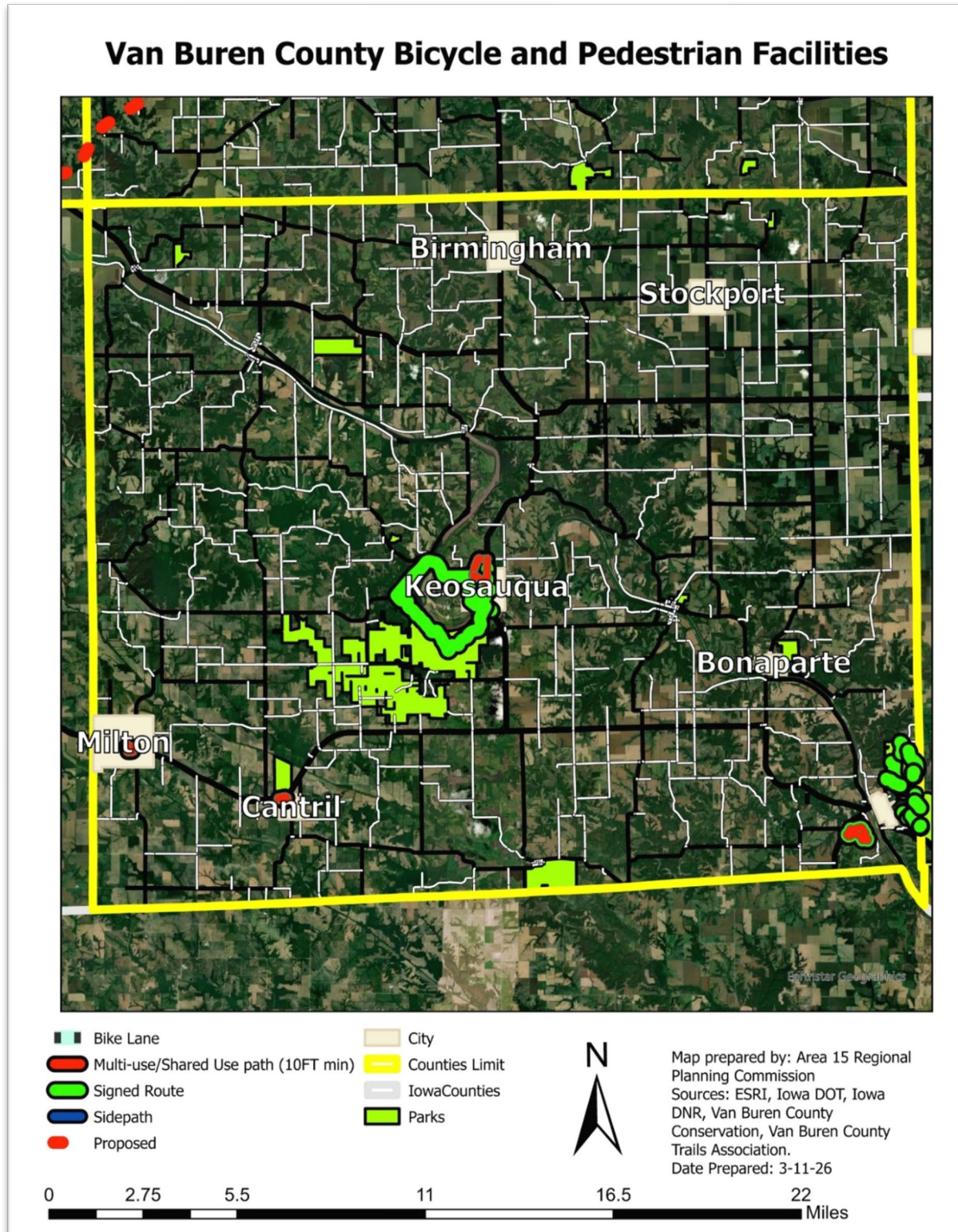


Figure 48- Mapa de senderos SIG del condado de Van Buren



CONDADO DE WAPELLO

El condado de Apello tiene una población de 35 166 habitantes, según las estimaciones del censo estadounidense de 2023. La sede del condado y la ciudad más grande es Ottumwa, con una población de 25 252 habitantes. El condado está compuesto por otras seis ciudades además de Ottumwa. La geografía del condado está dominada por el río Des Moines, que lo atraviesa diagonalmente del noroeste al sureste. El río discurre por las ciudades de Eddyville, Chillicothe, Ottumwa y Eldon.

Para más información:

Consejo de Senderos del Condado de Wapello - www.wapellocountytrails.com

Junta de Conservación del Condado de Wapello - wapellocounty.org/departments/conservation-board/ y wapellocb@netins.com (641) 682-3091

Departamento de Parques de Ottumwa - www.cityofottumwa.com/departments/parks-and-recreation/

Table 8-Contact information for Wapello County

Trail Ownership and Management

El Consejo de Senderos del Condado de Wapello es una organización comunitaria sin fines de lucro que se formó en 2006 para crear un sistema de senderos en el condado de Wapello. El objetivo original del consejo era construir senderos en los diques a ambos lados del río Des Moines en Ottumwa. El Consejo de Senderos del Condado de Wapello tiene como propósito crear y coordinar un sistema de senderos que promueva la salud, la recreación y la seguridad, a la vez que preserva la belleza natural de la zona histórica. Otro proyecto del consejo fue convertir el puente ferroviario de Wabash en una pasarela peatonal. Esto se completó con la ayuda de voluntarios para renovar la plataforma del puente (2023) e instalar cercas, creando una pasarela única sobre el río Des Moines. Su proyecto más reciente fue un paso subterráneo bajo la autopista 34 que conecta el sendero del dique con el Parque Ottumwa. Este se completó en 2016. El Comité de Senderos de Eldon se formó en 2006 con el propósito de desarrollar, preservar, promover y mantener los senderos en Eldon. El primer proyecto del comité fue construir un sendero desde Elm Street hasta el río Des Moines y la 7ª calle. El proyecto actual del Comité de Senderos de Eldon consiste en desarrollar un sendero a través del recinto ferial del condado de Wapello.

El Consejo de Senderos del Condado de Wapello, el Comité de Senderos de Eldon y el grupo de senderos del condado de Fairfield crearon el sendero American Gothic, que iría desde Ottumwa hasta Eldon y Fairfield, utilizando antiguas vías férreas como conexión.



Figure 49- Vista este. Fotografía aérea del sendero de Ottumwa, los campos de fútbol Legacy y el parque para perros de Ottumwa.

Sistema de senderos actual y uso comunitario en relación con cada ruta.

El condado de Wapello cuenta con dos importantes sistemas de senderos: el American Gothic Trail y el Ottumwa Trail. Dahlonge y Blakesburg ofrecen una ruta ciclista que discurre por caminos compartidos. A continuación se detallan las características de cada sendero, junto con información adicional sobre cada ruta.

Nombre	Mantenido por	Tipo de material	Característica notable	Conexiones	la duración
Eldon Gothic Trail	City of Eldon, Eldon Trails Committee, and the Masons	Asfalto y hormigón	Bridge over Chippewa, Des Moines River and overlook	Eldon Main Street, America Gothic House, and Center	1.5 miles
Dahlonge and Bladensburg Bike Routes	Wapello County Secondary Road Department	Carretera pavimentada	Dahlonge School House	Indian Hills Community College	Circuito interior de 6 millas y circuito exterior de 17 millas.
Ottumwa Trail System	Ciudad de Ottumwa	Pavimentado	Des Moines River and the Wabash Bridge.	Ottumwa Sports complex/Beach Water Park, and Gray Eagle Wildlife Preserve	16 Millas

Table 9- Muestra los senderos existentes en el condado de Wapello.



Figure 50- Aerial View of Ottumwa Trail on the levee viewing East

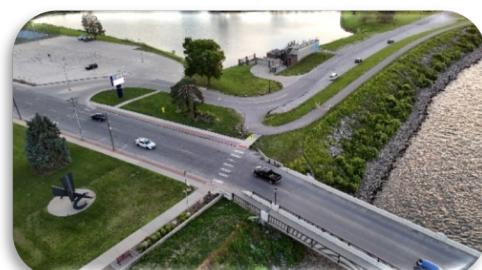


Figure 51-Trail crossing on Market Street in Ottumwa



Parques en el sistema de senderos

El condado de Wapello cuenta con diversos parques conectados por una red de senderos. Recientemente, el desarrollo de los parques de la zona metropolitana de Ottumwa ha contribuido a la creación de algunos parques nuevos en el condado de Wapello.

Union Park:

- Mantenido por: Ciudad de Ottumwa.
- Superficie: 23 acres.
- Servicios: Área de picnic, refugio, parque infantil, campos de béisbol de la Liga Infantil del Medio Oeste, canchas de baloncesto y tenis.



Figure 52- Foto de Parque Unión

Ottumwa Park:

- Mantenido por: Ciudad de Ottumwa.
- Superficie: 340 acres.
- Servicios: Refugios para picnic, zona de acampada, estanques para pescar, picadero, parque para perros, campos de sóftbol/béisbol, campos de fútbol americano, campos de fútbol, canchas de baloncesto y tenis.



Figure 53-Vista aérea del parque Ottumwa.

Gray Eagle Wildlife Reserve:

- Mantenido por: Conservación del Condado de Wapello Board.
- Superficie: 142 acres.
- Servicios: Sendero para caminatas y pesca.

Legacy Soccer Field

- Mantenido por la ciudad de Ottumwa
- Senderos existentes del condado de Wapello: terrestres y acuáticos
- Complejo de fútbol Legacy Fields
- Ubicado en el Parque Greater Ottumwa
- Finalizado en otoño de 2025



Figure 54- Reserva de vida silvestre Gray Eagle con vista al este



- tres campos de fútbol de tamaño reglamentario, con opciones de tamaños más pequeños para la población joven.

All-wheel Skate Park

- Mantenido por la ciudad de Ottumwa
- Ubicado en el Parque Greater Ottumwa
- Finalizado en noviembre de 2025
- Parque de concreto de 930 metros cuadrados para patinetas, bicicletas y patinetes
- Conectado con el sistema de senderos de Ottumwa

Southeast Iowa JBS Sports Center

- Financiado con inversión privada, subvenciones estatales para el desarrollo económico (Iowa Destination Grant) y fundaciones locales (Legacy).
- Ubicado en Greater Ottumwa Park
- Finalizado en marzo de 2025
- Instalaciones de 12 millones de dólares: 3 canchas de baloncesto, pista cubierta y campo de césped artificial.



Figure 58- Imagen del Centro Deportivo del Sureste de Iowa



Figure 55-Campos de fútbol Legacy de la ciudad de Ottumwa



Figure 56- Parque de patinaje sobre ruedas de la ciudad de Ottumwa



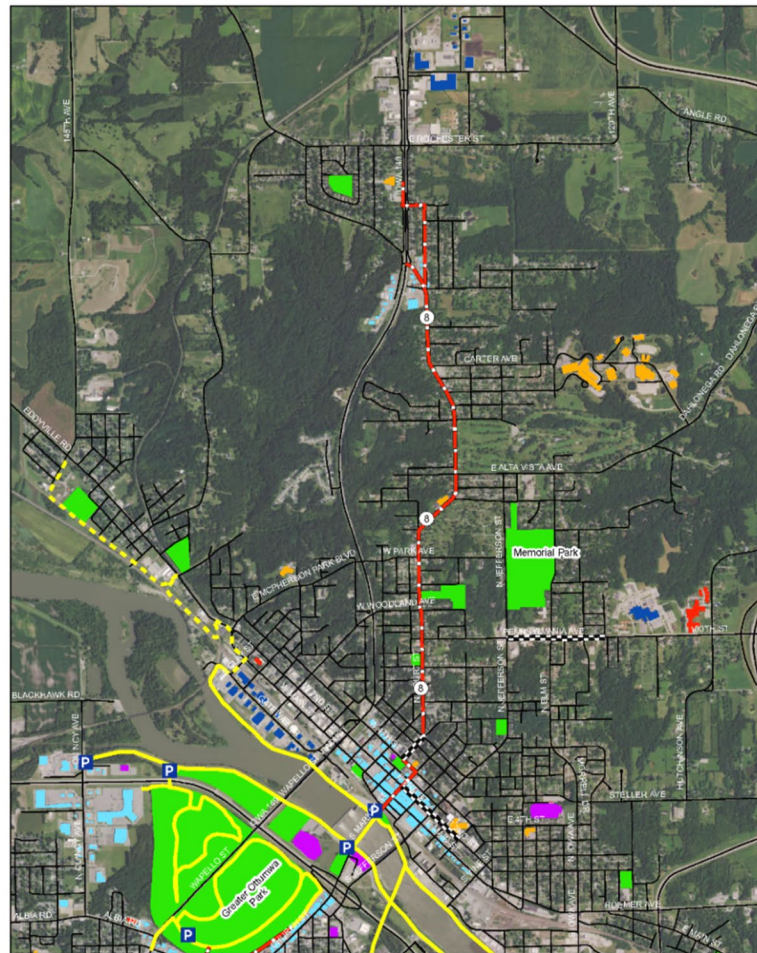
Figure 57- Jardín de la Unidad de Liderazgo de Ottumwa a lo largo del sendero



Ottumwa Bicycle and Pedestrian Plan

Pathways to Healthy Neighborhoods

Priority 1 Corridors - North Side



0 0.2 0.4 0.8 1.2 1.6 Miles



Map prepared by the Area 15
Regional Planning Commission
Sources: ESRI, Iowa DOT,
Wapello County GIS, Wapello
County Trails Council.
Date prepared: 06-01-17

Figure 59- Mapa GIS del lado norte del Plan de Bicicletas y Peatones de Ottumwa

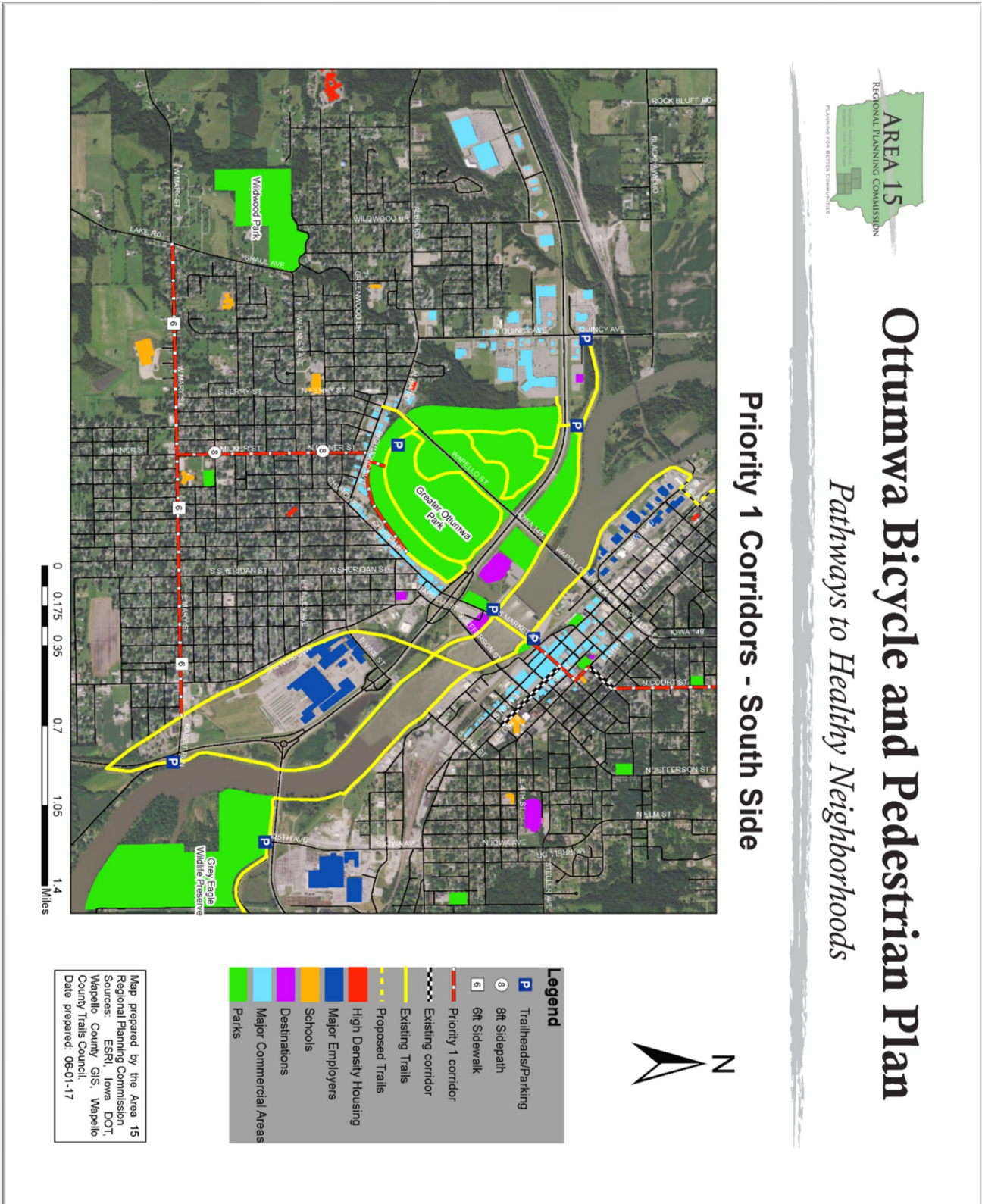


Figure 60- Mapa GIS de la zona sur de Ottumwa para ciclistas y peatones

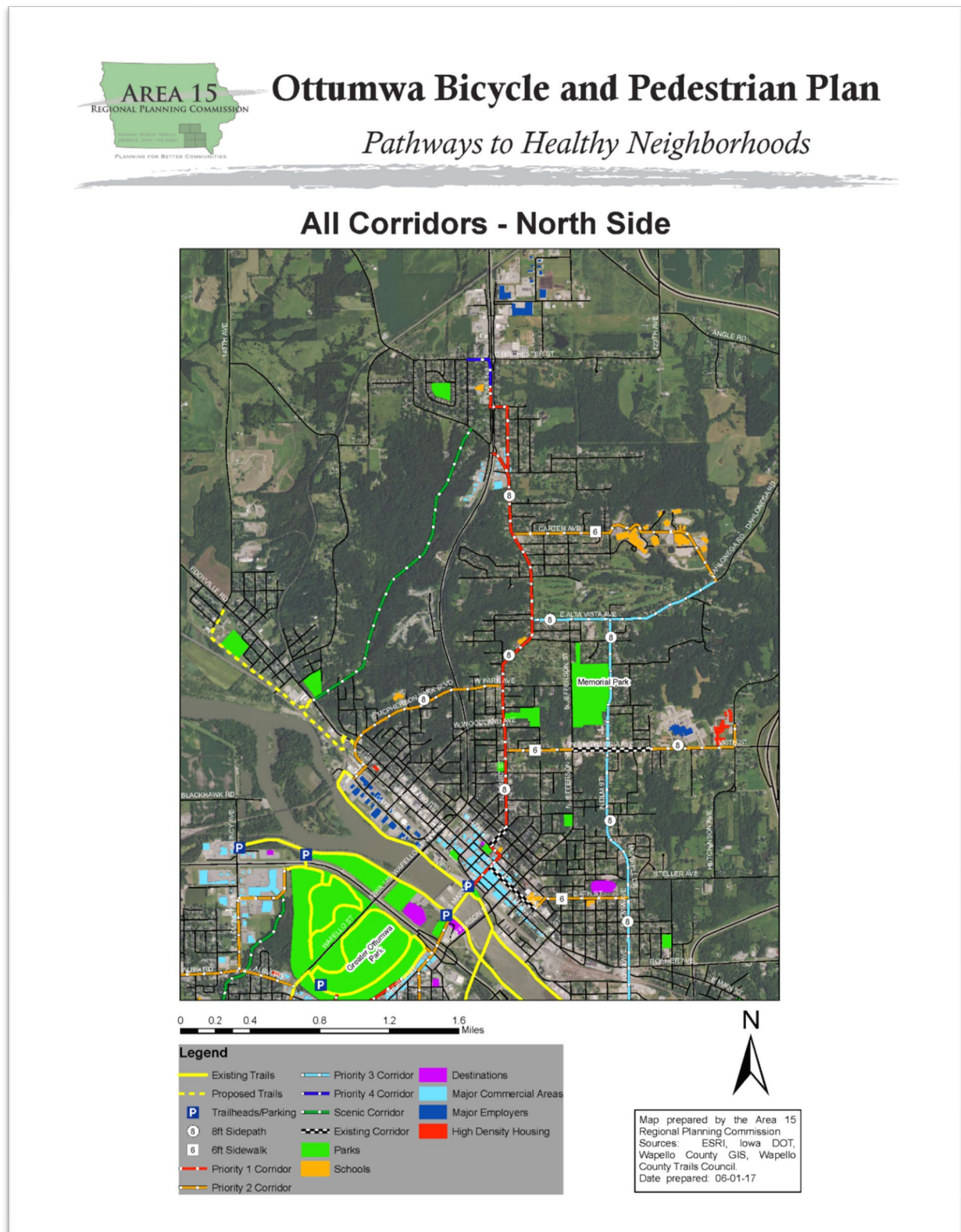


Figure 61- Plan de ciclismo y peatones de Ottumwa: Todos los corredores en el lado norte (Mapa GIS)

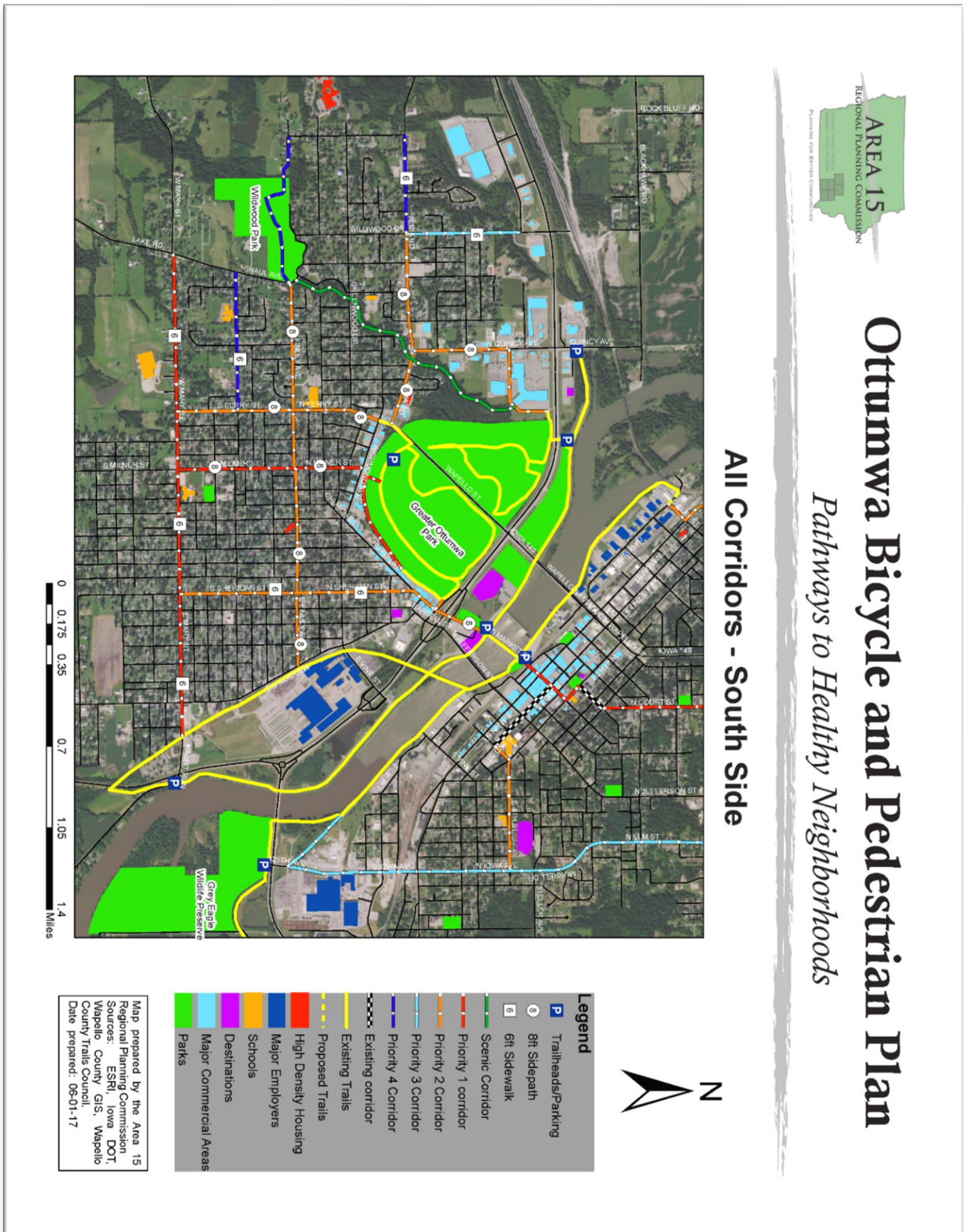


Figure 62- Plan de ciclismo y peatones de Ottumwa. Todos los corredores en el lado sur. Mapa GIS.



SECCIÓN TRES: RED DE SENDEROS EXISTENTE

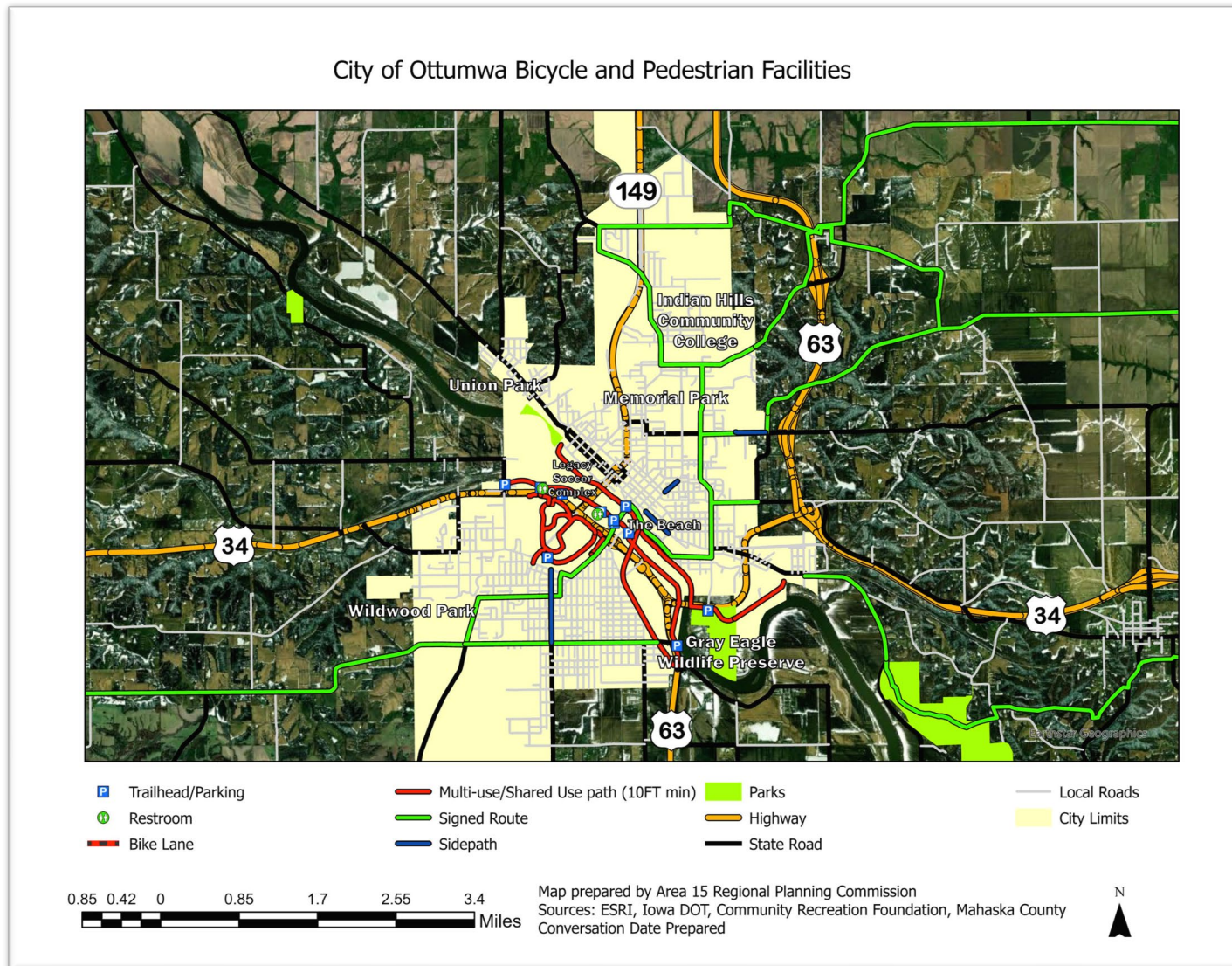


Figure 63- Instalaciones existentes para bicicletas y peatones en la ciudad de Ottumwa

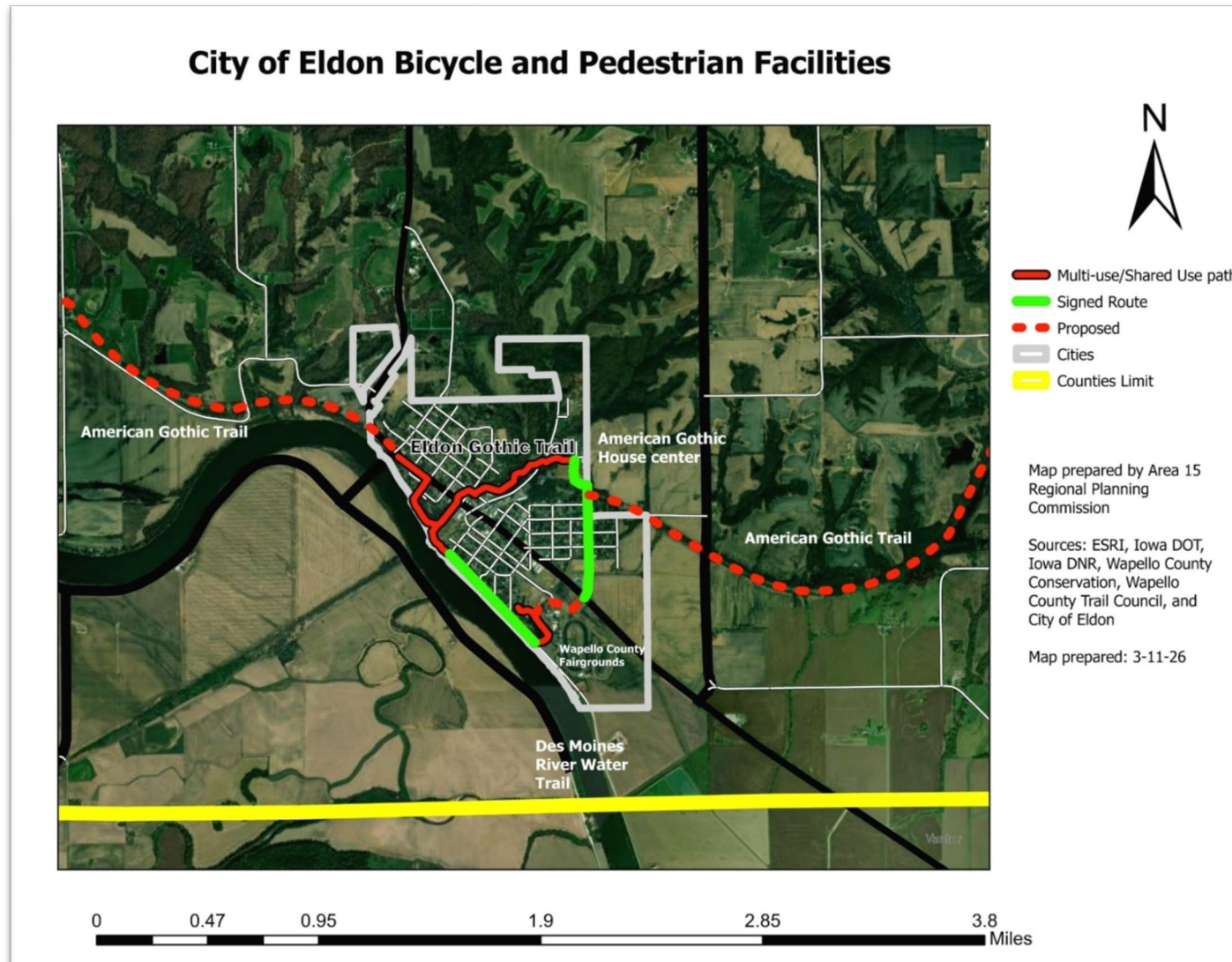


Figure 64- Instalaciones existentes para bicicletas y peatones en Eldon

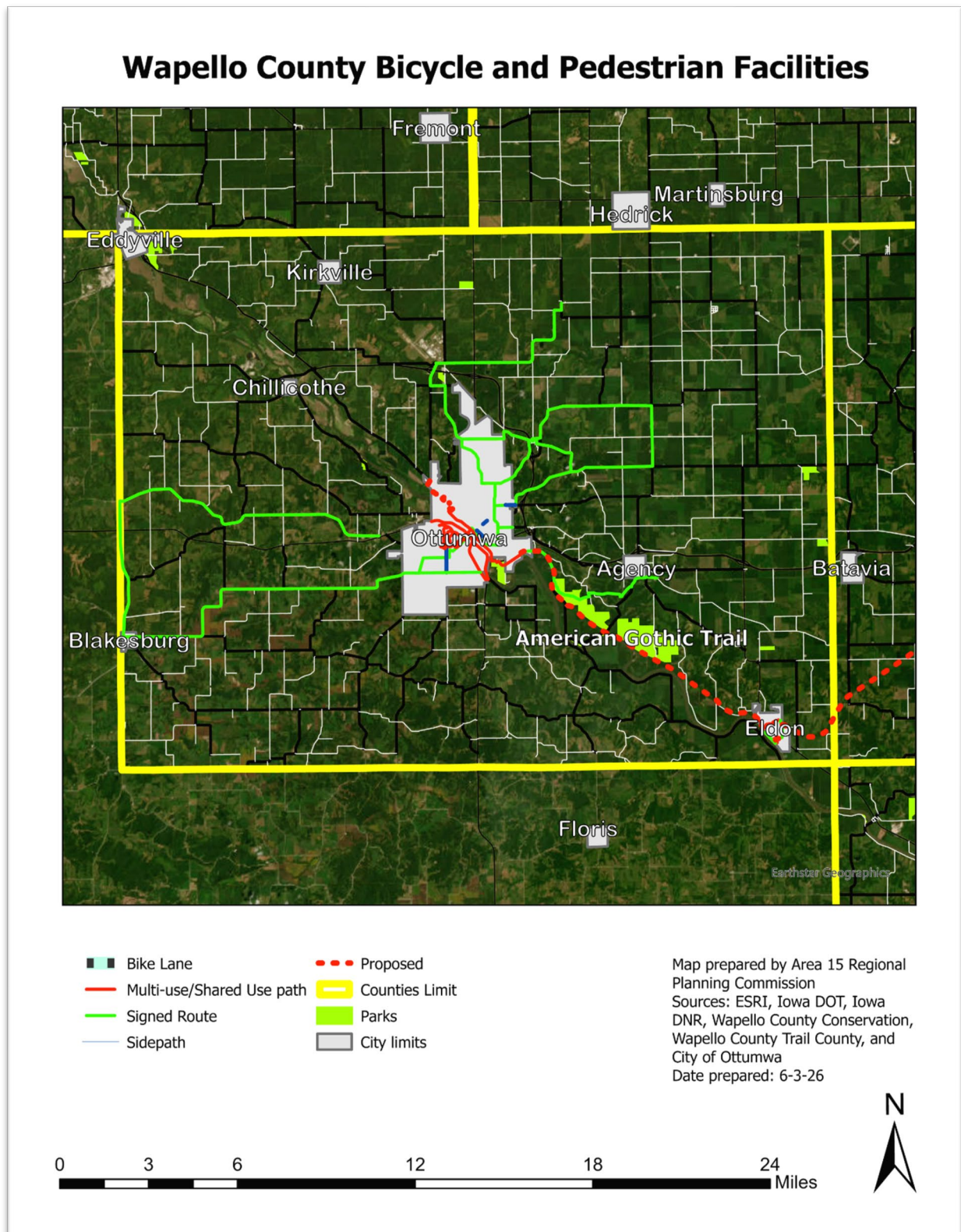


Figure 65- Mapa GIS de los senderos existentes del condado de Wapello

SECCIÓN CUATRO: SENDEROS ACUÁTICOS

En el Plan Regional de Senderos, el Área 15 RPC decidió crear un capítulo independiente para los senderos acuáticos debido a su creciente popularidad. Los senderos acuáticos son un concepto más reciente que los senderos de usos múltiples. El Departamento de Recursos Naturales de Iowa es responsable de la supervisión de los senderos acuáticos en el estado. Esta sección abordará qué es un sendero acuático, los senderos acuáticos existentes, los puntos de acceso e instalaciones, las posibles conexiones, la seguridad y el medio ambiente, así como las oportunidades para su mejora.

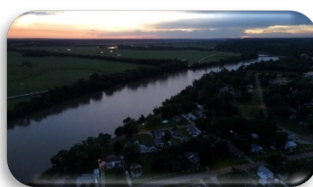


Figure 66- Vista aérea del sendero acuático de Eldon

¿QUÉ SON LAS RUTAS DE AGUA?

Según la definición del Departamento de Recursos Naturales de Iowa (DNR), una ruta acuática es un río o vía fluvial navegable, señalizado y gestionado para la práctica segura de piragüismo, pesca y navegación recreativa. Su objetivo es conectar comunidades, parques y recursos naturales, a la vez que promueven el turismo y las actividades recreativas al aire libre. Iowa cuenta actualmente con más de 900 millas de rutas acuáticas designadas en todo el estado. Estas rutas forman parte de la red de recreación al aire libre de Iowa, al igual que los senderos terrestres



Figure 67- Dos kayaks utilizados con fines recreativos.

CLASIFICACIÓN DE RUTAS ACUÁTICAS

El Área de Planificación Regional 15 (RPA 15) cuenta con tres ríos clasificados como rutas acuáticas. Uno de ellos, el río Des Moines, ha sido aprobado por el IDNR como ruta acuática estatal. Los ríos Cedar Creek y Skunk se consideran rutas acuáticas locales. El objetivo es que estas dos rutas acuáticas locales obtengan el reconocimiento estatal. El proceso de aprobación estatal para rutas acuáticas dura entre 3 y 5 años, comenzando con la planificación y el diseño (de 6 a 18 meses), seguido de la financiación e implementación (del tercer al quinto año).

Obtener la designación estatal permitiría utilizar recursos estatales como asistencia técnica y revisión, financiación prioritaria gestionada por el DNR y actualizaciones informativas. En el RPA, solo una ruta acuática está clasificada en esta categoría. Van Buren es responsable de...



El IDNR ha clasificado las rutas acuáticas diseñadas por el estado en cuatro tipos básicos de experiencias: recreativas, de acceso, de desafío y en zonas silvestres.

Table 10- Muestra la clasificación diferente del Plan Maestro del Departamento de Recursos Naturales de Iowa

Tipo	Descripción	Ejemplos de fotografías
Gateway Water Trails	Consideradas para principiantes, ofrecen recorridos cortos con rutas fáciles de seguir (rocas pequeñas, desniveles suaves). Cuentan con zonas de aparcamiento y acceso a zonas de botadura con alta afluencia de público. Disponen de señalización, mapas y servicios para practicar piragüismo de forma recreativa.	
Recreational Water Trails	Rutas más complejas con acceso generalmente a estacionamientos en puntos de grava e información de seguridad. Algunas embarcaciones maniobran para sortear obstáculos. Algunas requieren porteo.	
Challenge Water Trails	No apto para principiantes, alto riesgo, olas altas, atascos de troncos, rápidos, se requieren porteos cortos o largos, generalmente no hay servicios disponibles, las zonas de lanzamiento son difíciles.	
Wilderness Water Trails	Designado para preservar un entorno ecológico único, con mínima intervención humana y distracciones o comodidades,	

Fuentes: Las imágenes provienen del Plan Maestro del Sendero Acuático de Cedar Valley y la descripción del Plan del Sendero Acuático del IDNR.

DESARROLLO DE DISEÑO

El reconocimiento de las rutas acuáticas estatales tiene diferentes requisitos que deben cumplirse antes de su clasificación. Uno de los elementos de diseño es el área de lanzamiento para kayak/embarcación. El IDNR exige que las rutas acuáticas cumplan con los elementos de diseño para el estacionamiento. La gestión de aguas pluviales en el sitio también debe formar parte de los elementos de diseño al crear el punto de acceso con estacionamiento, utilizando el estándar de ingeniería del Manual de Aguas Pluviales Urbanas de Iowa, que también considera el diseño de infiltración.

Estos estándares de desarrollo de diseño se pueden encontrar en el Plan Estatal de Rutas Acuáticas de Iowa. Si desea obtener más información sobre este proceso, comuníquese con el Distrito del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU., Rock Island, Edificio Clock Tower, P.O. Box 2004, Rock Island, IL 61204-2004 o llame al 309-794-5376.



PERMISOS AMBIENTALES

El estado cuenta con ciertas directrices que un sendero acuático debe seguir para ser considerado un sendero acuático estatal oficial. Cada punto de acceso debe tener una rampa para embarcaciones, ya sea de grava o de superficie dura, apta para canoas, kayaks o botes pequeños. La señalización debe indicar los puntos de inicio y fin del recorrido, así como quioscos informativos con mapas, distancias y peligros. También se requiere señalización de seguridad para presas de baja altura, rápidos o zonas restringidas. Es fundamental mantener un porteo seguro alrededor de las presas y zonas peligrosas, asegurando que las instalaciones no afecten negativamente la calidad del agua.

Todos los proyectos de senderos acuáticos que requieran el movimiento de tierras a lo largo del río deben obtener un permiso ambiental. La solicitud debe presentarse ante el Departamento de Recursos Naturales de Iowa (IDNR), el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE) y el Departamento de Recursos Naturales de Iowa (Iowa DNR Sovereign Lands). Puede encontrar más información en www.iowadnr.com/other/slands.html. En la mayoría de los casos, el USACE puede emitir permisos con validez nacional.

- Utilice menos de 50 yardas cúbicas de relleno neto (retire 50 yardas cúbicas y agregue 100 yardas cúbicas de piedra).
- Traslade todo el material extraído a la zona elevada o extienda el exceso de tierra en la llanura aluvial a una profundidad menor a 6 pulgadas.
- No descargue tierra, agua ni ningún otro material en un humedal existente.
- Alterar menos de 1/10 de acre de humedal.
- No deposite en el agua más de 10 yardas cúbicas de material, incluyendo escolleras, tierra u otros materiales.
- No acumule escombros en una llanura aluvial.
- No obstruya el flujo de ningún río.
- Minimice el uso de puentes o alcantarillas en la llanura aluvial.
- Obtenga autorización del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS) para áreas de especies amenazadas y en peligro de extinción.

Fuente: Desarrollo de la ruta acuática Departamento de Recursos Naturales de Iowa

Es posible que se requieran otros permisos si el corredor discurre a lo largo de Áreas de Agua Protegidas. Esta información es solo orientativa. Para consultas sobre permisos, comuníquese con la División de Llanuras Aluviales del Departamento de Recursos Naturales de Iowa (515-281-4312), la División de Permisos para Tierras Soberanas del Departamento de Recursos Naturales de Iowa (515-281-8967) o el Distrito de Rock Island del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. (309-794-5380).

RUTAS DE AGUA EXISTENTES

Actualmente, el RPA 15 cuenta con tres ríos que han sido financiados y clasificados como rutas acuáticas: la ruta acuática del río Skunk en los condados de Keokuk y Jefferson, la ruta acuática de Cedar Creek en el condado de Jefferson y la ruta acuática del río Des Moines en los condados de Van Buren y Wapello.

CEDAR CREEK WATER TRAIL (LOCAL WATER TRAIL)

El sendero acuático Cedar Creek tiene dos puntos de acceso: desde el Área de Vida Silvestre Turkey Run y desde el Parque Round Prairie. Se encuentra al sureste de la ciudad de Fairfield y ofrece una ruta panorámica de 13,5 kilómetros (8,4 millas) para practicar piragüismo. El tramo desde el Área de Vida Silvestre Turkey Run hasta el Parque Round Prairie tiene 13,5



kilómetros (8,4 millas), mientras que desde el Parque Round Prairie hasta el puente de Willow Road tiene 13 kilómetros (8,1 millas). Este segmento incluye un desnivel de 45 centímetros (1,5 pies) seguido de un rápido de 18 metros (20 yardas).

DES MOINES RIVER WATER TRAIL (STATE WATER TRAIL)

En 2003, la asociación comenzó a trabajar en el sendero acuático del río Des Moines a través del condado, utilizando fondos de la Fundación Van Buren y del Programa Federal de Senderos Recreativos. Estos fondos fueron utilizados por la Asociación de Senderos para construir rampas para botes en los puntos de acceso. El sendero acuático del río Des Moines comienza en la ciudad de Eldon, en el condado de Wapello, atraviesa el condado de Davis y luego llega al condado de Van Buren. El condado de Van Buren ha logrado que todo el río Des Moines sea clasificado como sendero acuático. El sendero acuático tiene siete puntos de acceso, incluyendo uno en Keosauqua, la comunidad más grande de Van Buren, Farmington y Bonaparte. La longitud actual del sendero acuático es de 41 millas en el condado de Van Buren y 3 millas en el condado de Wapello, siendo actualmente la longitud más larga en el RPA 15.



Figure 68- Rampa para botes del condado de Van Buren, en la parte baja del río Des Moines, subvencionada con fondos TAP en 2026 por un monto de \$318,000.

SKUNK RIVER WATER TRAIL (LOCAL WATER TRAIL)

La Ruta Acuática del Río Skunk es un recorrido designado de 116 kilómetros (72 millas) para la práctica de piragüismo. Comienza cerca de Sigourney, en el condado de Keokuk, atraviesa los condados de Washington y Jefferson, y finaliza en Oakland Mills, en el condado de Henry. Esta ruta ofrece a los piragüistas la oportunidad de disfrutar del pintoresco río Skunk mientras serpentea a través de paisajes agrícolas, corredores boscosos y diversos hábitats de vida silvestre.

El tramo del río que atraviesa el condado de Jefferson se extiende aproximadamente 17 kilómetros (10,5 millas) y conecta con los condados vecinos de Washington y Henry. El acceso público a este tramo está disponible en los accesos de Coppock y Mac Coon, que ofrecen puntos de inicio y finalización convenientes para piragüistas, kayakistas y pescadores. El río Skunk también es reconocido por sus excelentes oportunidades de pesca, con un hábitat abundante que alberga bagre de canal, tambor de agua dulce, carpa y otras especies de peces.

Water Trails Access Location

Ubicación de acceso	Ubicación del sendero acuático	Número	Owner Dueño/a	Tipo de lanzamiento
---------------------	--------------------------------	--------	---------------	---------------------



Eldon	Des Moines River	74	Wapello County Conversation (City of Eldon)	Boat Ramp
Selma	Des Moines River	69	Van Buren County Conservation (City of Selma)	Boat Ramp
Douds/Leando	Des Moines River	65	City of Douds	Boat Ramp
Austin Park	Des Moines River	55	Van Buren County Conservation	Boat Ramp
Keosauqua	Des Moines River	49	Van Buren County Conservation (City of Keosauqua)	Boat Ramp
Bentonsport	Des Moines River	40	Van Buren County Conservation (City of Bentonsport)	Boat Ramp
Bonaparte	Des Moines River	37	Van Buren County Conservation (City of Bonaparte)	Boat Ramp
Des Moines River (Van Buren Access)	Des Moines River	33	Van Buren County Conservation	Boat Ramp
Farmington	Des Moines River	31	Van Buren County Conservation (City of Farmington)	Boat Ramp
Turkey Run Wildlife Area	Cedar Creek	37	Jefferson County Conservation	Carry Down (Limited)
Round Prairie Park	Cedar Creek	28	Jefferson County Conservation	Carry Down (Limited)
Macon Access	Skunk River	54	Jefferson County Conservation	Carry Down (Limited)
South River Access	Skunk River	109	Keokuk County Conversation	Boat Ramp
Manhattan Bridge County Park	Skunk River	102	Keokuk County Conversation	Carry Down (Limited)
330th Ave/Highway 77 Access	Skunk River	88	Keokuk County Conversation	Boat Ramp

Fuente de datos: Departamento de Transporte de Iowa, Departamento de Recursos Naturales de Iowa

POSIBLE CONEXIÓN DE SENDEROS ACUÁTICOS

Sendero acuático del río Ottumwa a Des Moines

Ottumwa se encuentra justo a las afueras del Sendero Acuático del Río Des Moines, cuyo reconocimiento estatal finaliza en la ciudad de Eldon. Ottumwa es la localidad más grande dentro del Área de Planificación Regional 15 (RPA 15), que proporcionaría acceso al sendero acuático estatal mediante una enmienda dentro de la comunidad. El desarrollo de Market Street complementaría la creación de senderos acuáticos recreativos. Se estima que la longitud del sendero acuático que se necesitaría desarrollar es de aproximadamente 18 millas. La Visión Estatal del Departamento de Transporte de Illinois (IDOT) sugiere un corredor de usos múltiples a lo largo del río Des Moines, lo que podría facilitar el acceso a esta futura conexión con el sendero acuático.

El Departamento de Conservación del Condado de Wapello no es propietario de rampas para botes; todos los accesos para botes pertenecen a propietarios privados u organizaciones sin fines de lucro, como las ciudades. El hecho de que el

Departamento de Conservación fuera uno de los últimos en establecerse en el estado dificulta un poco el desarrollo del sendero acuático en el condado.

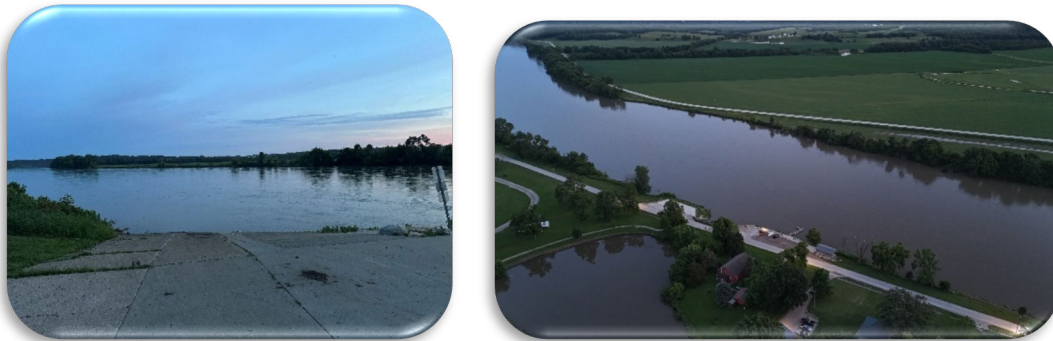


Figure 69-Eldon Punto de acceso al sendero acuático de Eldon en la ciudad de Eldon.

Sendero acuático de Oskaloosa al río South Skunk y sendero acuático del río Des Moines

El condado de Mahaska es actualmente el único que no ha identificado una ruta acuática en sus planes anteriores. Oskaloosa se encuentra entre dos posibles ubicaciones para rutas acuáticas: la Ruta Acuática del Río South Skunk y la Ruta Acuática del Río Des Moines. La conexión con el Río South Skunk estaría al norte de Oskaloosa, junto a la Carretera 63. Esta ruta acuática tendría una longitud aproximada de 35 millas hasta la Ruta Acuática del Río South Skunk, designada localmente. La ruta del Río Des Moines, al sur de Oskaloosa, tendría una longitud estimada de unas 25 millas hasta la ciudad de Ottumwa. Las conexiones entre ambas comunidades proporcionarían el mayor acceso a la población sin que los residentes tengan que abandonar sus comunidades. Una futura conexión podría unir Oskaloosa con el Lago Red Rock. La Visión Estatal del IDOT sugiere corredores de usos múltiples a lo largo del Río Des Moines, lo que facilitaría el acceso a la futura ruta acuática.



Figure 70- Vista norte del río Des Moines a lo largo de Turkey Island en Ottumwa.

Sendero acuático desde Sigourney, Delta y New Sharon hasta el río North Skunk.

Sigourney, Delta y New Sharon están conectadas por el río North Skunk. Esta conexión brindaría oportunidades recreativas a aproximadamente 3200 personas sin necesidad de desplazarse fuera de sus comunidades. Estas comunidades, de menor tamaño, no cuentan con recursos financieros limitados ni una población reducida para la creación inmediata de senderos



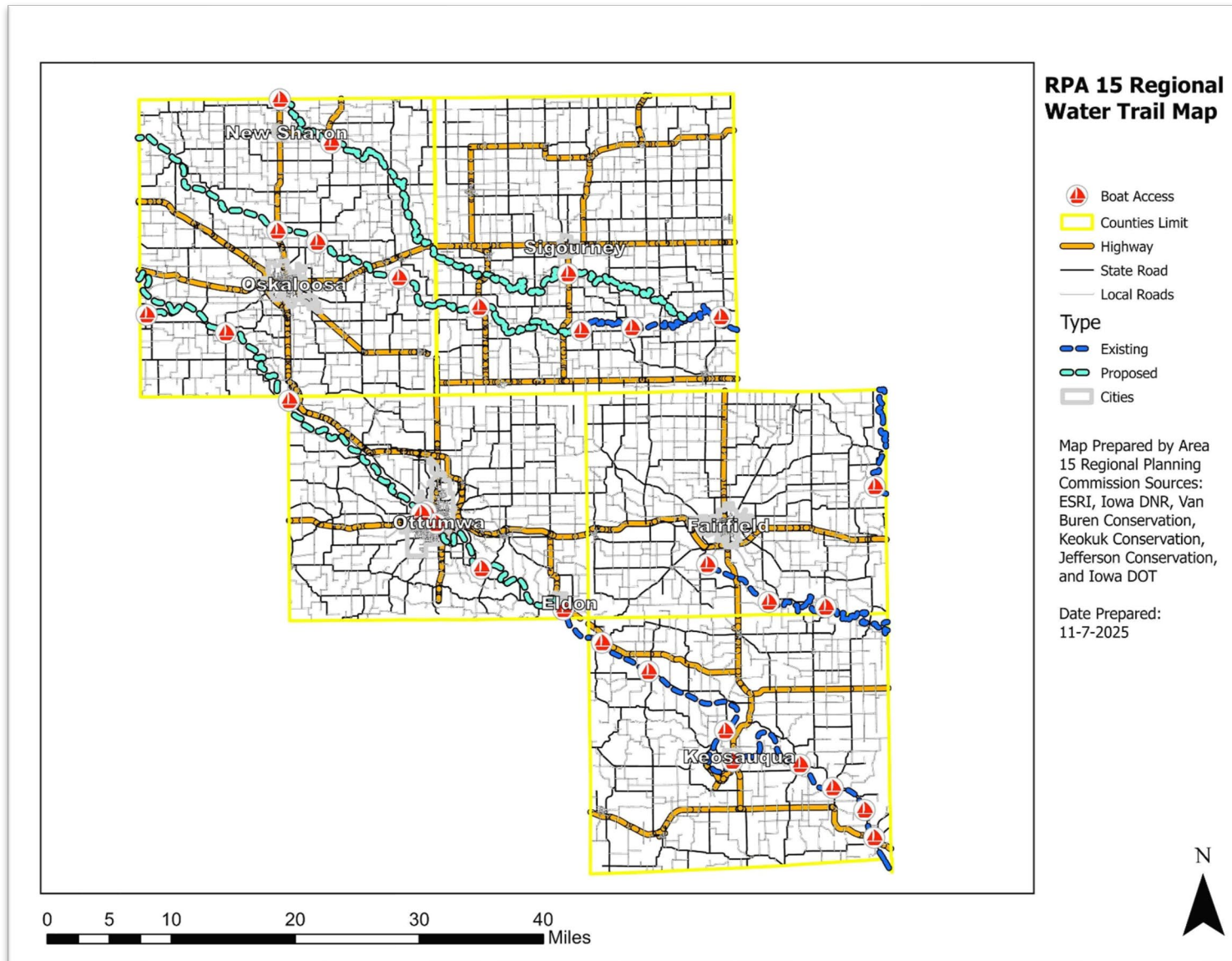
multiusos. El Sendero Acuático podría ser una alternativa viable. Se estima que la ruta tendría una longitud de aproximadamente 56 kilómetros (35 millas) desde las afueras de New Sharon hasta el sur de Sigourney.



Figure 71- A la izquierda, fotografía aérea de Sigourney y a la derecha, del centro de New Sharon, posibles comunidades conectadas al sistema de senderos acuáticos.



SECCIÓN CUATRO: SENDEROS ACUÁTICOS





SECCIÓN CINCO: EVALUACIÓN DE NECESIDADES Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROCESO DE EVALUACIÓN

La evaluación de necesidades para el Plan Regional de Senderos se realizó para comprender mejor las condiciones existentes, identificar obstáculos y documentar oportunidades para ampliar la conectividad multimodal en la región de cinco condados. Esta evaluación respalda los objetivos de planificación a largo plazo y ayuda a las jurisdicciones locales, la RPA y el Departamento de Transporte de Iowa a alinear las prioridades para futuras inversiones. El análisis se basó en una combinación de trabajo de campo, conjuntos de datos GIS, planes integrales de los condados, planes estatales y conversaciones con funcionarios locales y partes interesadas. El objetivo de este proceso fue evaluar las deficiencias en la red de senderos actual, resumir las necesidades de la comunidad y establecer una base para la visión y el marco de fases presentados en la Sección Seis: Visión y Plan de Fases de Senderos.

CONTEXTO REGIONAL Y DESAFÍOS

La región del Área 15 es predominantemente rural, con comunidades que difieren en tamaño, recursos disponibles e infraestructura de senderos existente. Algunos condados han establecido comités de senderos y sistemas extensos, mientras que otros se centran en el mantenimiento de instalaciones limitadas o en la exploración de oportunidades futuras. Un desafío importante identificado a través de la consulta con las partes interesadas es la dificultad de obtener servidumbres, particularmente a lo largo de antiguos corredores ferroviarios ahora de propiedad privada. En consecuencia, la implementación de senderos a menudo requiere flexibilidad en el trazado, coordinación temprana con los propietarios de tierras y un enfoque por fases, basado en las oportunidades.

OPINIÓN DEL PÚBLICO Y DE LAS PARTES INTERESADAS

La participación ciudadana y de las partes interesadas desempeñó un papel fundamental en la elaboración de este plan. Se recabaron opiniones mediante encuestas, grupos focales y reuniones con representantes de senderos del condado, personal local y organizaciones comunitarias. Los participantes identificaron problemas de seguridad, conexiones faltantes, necesidades de mantenimiento y servicios deseados, así como obstáculos para el uso de los senderos, como puntos de acceso limitados y falta de conectividad.

Esta retroalimentación se utilizó para definir los corredores prioritarios, las estrategias de fases y recomendar acciones de implementación. Si bien la participación ciudadana y de las partes interesadas ayudó a identificar necesidades y preferencias, las recomendaciones finales reflejan un equilibrio entre los objetivos de la comunidad, la viabilidad técnica y las consideraciones de financiación.

La participación ciudadana y de las partes interesadas para este plan incluyó debates FODA facilitados con organizaciones de senderos del condado, una encuesta a líderes comunitarios y personal local, y opiniones públicas recopiladas mediante una encuesta regional a las partes interesadas. Este enfoque permitió obtener aportaciones tanto estratégicas como comunitarias, reconociendo al mismo tiempo las diferencias en experiencia y capacidad en toda la región.



Encuesta sobre el Plan Regional de Senderos para Líderes Comunitarios/Partes Interesadas

Para comprender mejor las prioridades locales y las oportunidades regionales, la Comisión de Planificación Regional del Área 15 distribuyó una encuesta a líderes comunitarios en toda la región de cinco condados. La encuesta se utilizó para recabar opiniones de personas involucradas en la planificación, el desarrollo de senderos, parques y recreación, el gobierno local y organizaciones comunitarias. Los participantes representaron a diversos grupos de interés, incluyendo personal del condado, departamentos de parques y recreación, funcionarios electos, miembros de comités de senderos, voluntarios, personal de conservación y otros líderes comunitarios. El cuestionario completo y el resumen de las respuestas se encuentran en los Apéndices.

Las respuestas a la encuesta indicaron un amplio consenso sobre los beneficios que los senderos brindan a las comunidades de toda la región del Área 15. La recreación se identificó consistentemente como el mayor beneficio del desarrollo de senderos, seguido de las mejoras en la calidad de vida, la salud pública, el desarrollo económico, el turismo y el transporte. Estos hallazgos refuerzan el papel de los senderos como recursos comunitarios que apoyan la recreación y, al mismo tiempo, contribuyen a objetivos de desarrollo comunitario más amplios.

Los líderes comunitarios también identificaron varias barreras comunes para la expansión y el mantenimiento de los sistemas de senderos. La financiación se identificó abrumadoramente como el mayor desafío, seguido de la servidumbre y la adquisición de terrenos, los costos de mantenimiento, la capacidad limitada del personal, la coordinación entre condados y el apoyo de la comunidad. Estas respuestas guardan estrecha relación con los debates celebrados durante los talleres con las partes interesadas del condado y los análisis FODA, lo que sugiere que muchos de los retos que plantea el desarrollo de senderos son comunes en toda la región, independientemente del tamaño de la comunidad.

Al preguntarles sobre las prioridades para futuras inversiones, los encuestados destacaron la importancia de mejorar la conectividad regional. La conexión de senderos entre comunidades cercanas se identificó como la máxima prioridad, seguida de las mejoras en la superficie, el mantenimiento de las instalaciones existentes, las mejoras de seguridad en los cruces de carreteras, la finalización de los tramos sin senderos locales y la ampliación del acceso a los senderos acuáticos. El énfasis en las conexiones regionales respalda uno de los objetivos principales de este Plan Regional de Senderos: crear una red de senderos más conectada que una comunidades, parques, áreas recreativas y destinos en toda la región del Área 15.

La encuesta también demostró un fuerte apoyo a la colaboración regional. Casi todos los encuestados indicaron que su comunidad u organización estaría dispuesta a participar en alianzas regionales para la planificación e implementación de senderos. Ningún encuestado manifestó oposición a la colaboración regional. Este nivel de apoyo demuestra la voluntad de los gobiernos locales y las organizaciones comunitarias de trabajar juntos en proyectos que trascienden los límites jurisdiccionales individuales.

Los participantes también identificaron varios proyectos de senderos, tanto existentes como futuros, que deberían seguir siendo prioritarios en la región. Entre los proyectos mencionados con frecuencia se incluyen las mejoras continuas a lo largo del Sendero Acuático del Río Des Moines y el Sendero Acuático del Río Skunk, las conexiones regionales de senderos entre Ottumwa, Eldon y Fairfield, las mejoras en las aceras de Court Street, las conexiones entre el sistema de senderos de Keosauqua, la escuela secundaria local y el campo de golf, y la sustitución o rehabilitación de las instalaciones de senderos existentes en Keosauqua. Estas respuestas ilustran la diversidad de necesidades de senderos en toda la región, que abarcan desde el mantenimiento y las mejoras de accesibilidad hasta el desarrollo de corredores regionales a largo plazo.



La planificación de senderos acuáticos también se incluyó en la encuesta. Si bien menos encuestados indicaron estar familiarizados con los senderos acuáticos que con los sistemas de senderos terrestres, quienes sí lo estaban identificaron varias mejoras prioritarias. Las necesidades prioritarias incluyeron señalización adicional y orientación a lo largo de los cursos de agua, mejoras en los puntos de acceso al río existentes, mejores instalaciones de estacionamiento y baños, y el desarrollo de nuevos puntos de acceso público. Estos hallazgos resaltan las oportunidades para mejorar el acceso recreativo a los sistemas fluviales de la región, al tiempo que se fomenta el turismo y las actividades recreativas al aire libre. La promoción de las rutas acuáticas deberá discutirse con cada grupo de senderos del condado.

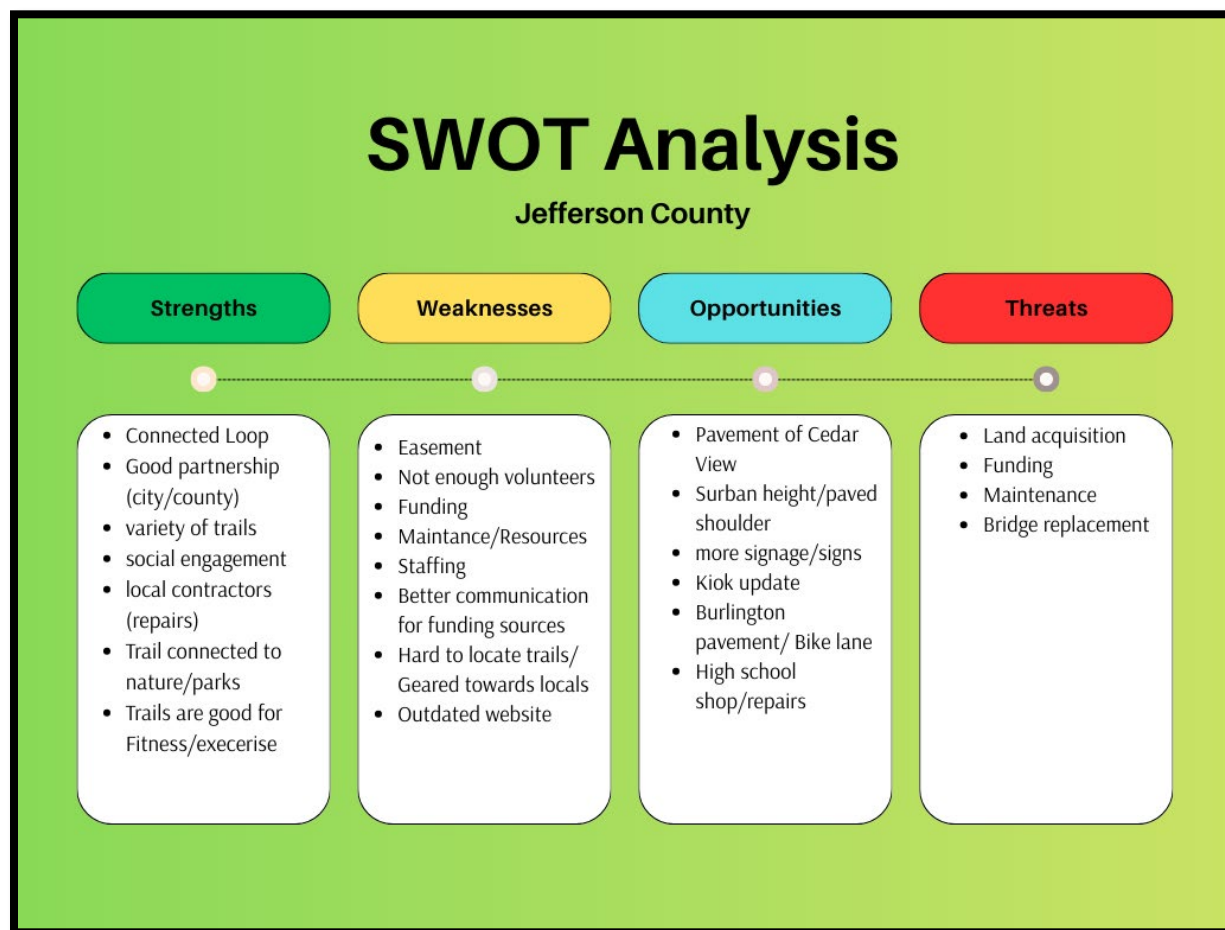
En general, la encuesta a líderes comunitarios confirmó muchos de los temas identificados a través de talleres con las partes interesadas, análisis FODA y esfuerzos de planificación previos. Los encuestados enfatizaron la necesidad de una mayor conectividad regional, financiamiento sostenible, mantenimiento continuo de las instalaciones existentes y una colaboración más sólida entre las comunidades. Los resultados de la encuesta se utilizaron para fundamentar los objetivos, las recomendaciones y las estrategias de implementación presentadas en este Plan Regional de Senderos.

Análisis SWOT del condado de Jefferson

El análisis SWOT del condado de Jefferson involucró a diversas personas, incluyendo concejales, personal del departamento de parques y recreación, miembros del grupo de senderos del condado de Jefferson y personal de conservación del condado de Jefferson. Durante el taller, se recopiló información sobre las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas.



Table 11-SWOT analysis of Jefferson County



STRENGTH (FORTALEZAS)

El grupo de senderos del condado de Mahaska se reúne al menos mensualmente para discutir inquietudes, proyectos futuros y otros asuntos relacionados con su sistema de senderos. La reunión mantiene una buena colaboración con el personal municipal, la organización sin fines de lucro y el condado. La participación social es muy alta y cuenta con muchas aportaciones de los residentes y las partes interesadas clave. Los senderos están conectados y se conocen como el Circuito de Oskaloosa o Sendero Recreativo Comunitario de Mahaska. Se prevé que la finalización del circuito se lleve a cabo en el año fiscal 2027 o 2028, dependiendo de la servidumbre ferroviaria.

WEAKNESSES (DEBILIDAD)

El condado de Jefferson mencionó la dificultad de obtener los permisos necesarios para extender el sendero más allá de los límites de la ciudad hasta los del condado. La financiación es difícil de conseguir debido a las escasas oportunidades de obtener subvenciones o fondos locales en la región. Con fondos limitados, se mantendrá el sendero y el personal para los corredores existentes. Los recursos disponibles, como los mapas del sitio web, están dirigidos a los residentes locales y no a los visitantes de fuera del condado.

OPPORTUNITIES (OPORTUNIDADES)



La discusión comenzó con la propuesta actual de Ceder View, que se planea pavimentar con fondos de Transportation Alternatives en el año fiscal 2027. Esto forma parte del conector del sendero Eldon American Gothic, que comienza justo a las afueras de la ciudad de Fairfield y conecta con Eldon. Otras oportunidades podrían conectar la carretera existente agregando pavimento en el arcén y conectándola con el circuito de Fairfield en Burlington Ave. Burlington Ave formó parte de un proyecto del IDOT que convirtió los cuatro carriles en tres carriles con un carril de giro en el medio. Se está considerando actualizar algunos de los quioscos cerca del inicio del sendero. Asociación con el Distrito Escolar de Fairfield para crear un programa que ayude con reparaciones menores en el quiosco, el inicio del sendero y mejoras en el sendero.

THREATS (AMENAZAS)

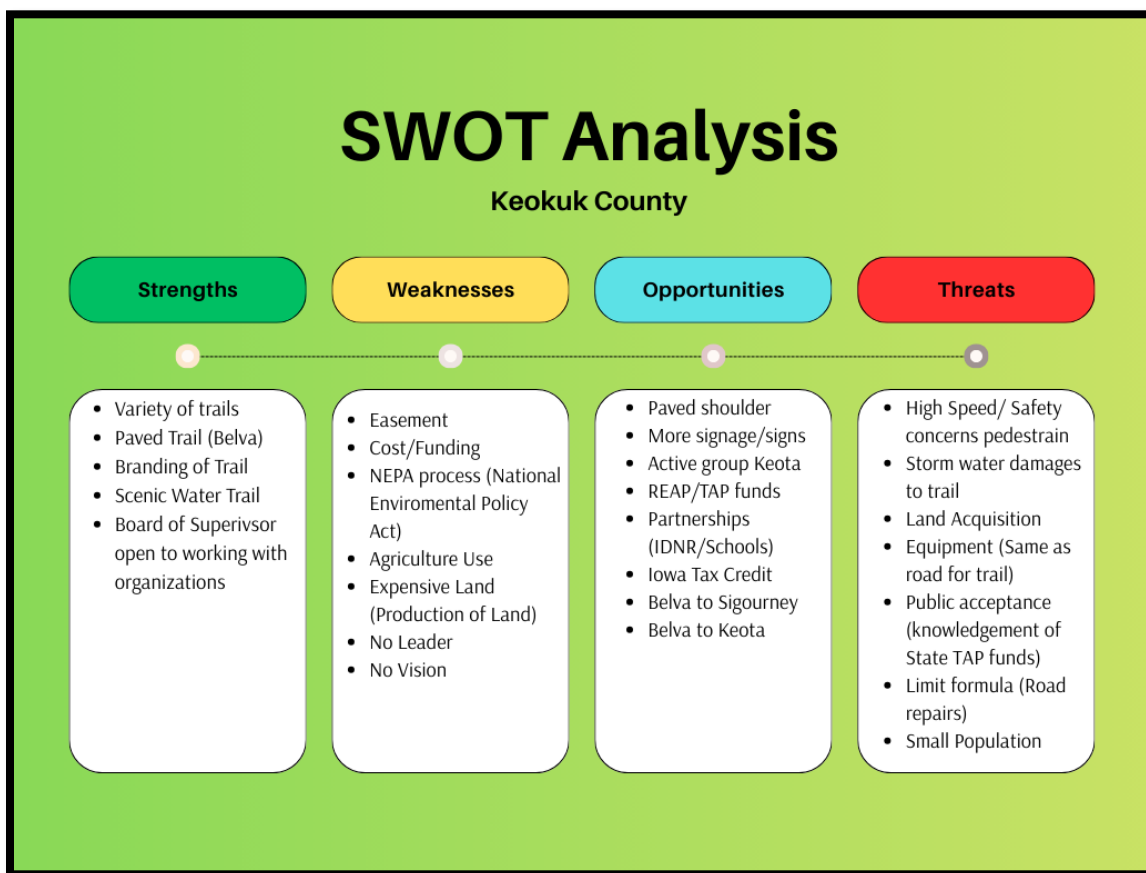
Al igual que en otros condados, el proceso de adquisición de terrenos se ha limitado a la expansión de senderos propiedad de la ciudad de Fairfield y el condado de Jefferson. Los propietarios están preocupados por la servidumbre de paso en sus propiedades. La financiación también podría ayudar con la adquisición de terrenos, que es limitada. El mantenimiento del sendero existente sería difícil si se ampliara. Los puentes también entran en esta categoría.

Análisis FODA del condado de Keokuk

Se llevó a cabo un taller con representantes de la Junta de Supervisores, el Departamento de Conservación del Condado, la administración municipal, la oficina del ingeniero del condado y defensores locales de senderos, incluyendo miembros de la comunidad del sendero Keota, para identificar fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas relacionadas con el desarrollo de senderos en el condado de Keokuk.

La Comisión Regional de Planificación del Área 15 coordinó las actividades de divulgación e invitó a las partes interesadas clave a participar en el debate, asegurando la representación tanto del gobierno local como de la comunidad. El taller brindó la oportunidad de recabar información sobre las condiciones actuales, identificar desafíos y oportunidades, y comprender mejor la capacidad y las prioridades para el desarrollo de senderos dentro del condado.

Table 12- Análisis SWOT del condado de Keokuk



STRENGTH (FORTALEZAS)

colaboración. A pesar de tener una población menor, el condado de Keokuk ofrece diversas oportunidades recreativas, incluyendo el sendero pavimentado en el Área Recreativa de Belva Deer y acceso a pintorescos senderos acuáticos. Los participantes señalaron que los gobiernos locales suelen ser receptivos y estar abiertos a trabajar con organizaciones, entidades sin fines de lucro y socios regionales para impulsar iniciativas relacionadas con los senderos.

WEAKNESSES (DEBILIDADES)

El condado carece actualmente de una organización formal de senderos o de un liderazgo designado para guiar la planificación y la implementación. Esta falta de capacidad organizativa limita la posibilidad de obtener financiación, coordinar proyectos y mantener el impulso a largo plazo. Los interesados también señalaron que la adquisición de servidumbres y el acceso a terrenos presentan desafíos constantes, que a menudo incrementan los costos de los proyectos y complican su viabilidad. Los requisitos reglamentarios, incluidos los procesos de evaluación ambiental como la NEPA, se identificaron como otras barreras, especialmente la escasez de recursos locales y de personal.

OPPORTUNITIES (OPORTUNIDADES)

Las oportunidades para el desarrollo de senderos incluyen mejoras graduales como señalización, orientación y medidas de seguridad. Se debatió la posibilidad de utilizar arcones pavimentados para facilitar el tránsito de bicicletas como una



alternativa potencialmente más económica a las instalaciones de senderos dedicadas, aunque se señalaron preocupaciones en materia de seguridad. Los interesados también identificaron oportunidades a largo plazo para desarrollar conexiones regionales, incluyendo corredores que unan el Área Recreativa de Belva Deer con Sigourney y Keota. La participación local en comunidades como Keota ofrece la oportunidad de generar apoyo popular. Otras oportunidades de financiación pueden incluir programas como REAP e incentivos a la inversión privada, incluyendo programas de créditos fiscales, así como colaboraciones con escuelas, agencias gubernamentales y organizaciones sin fines de lucro.

THREATS (AMENAZAS)

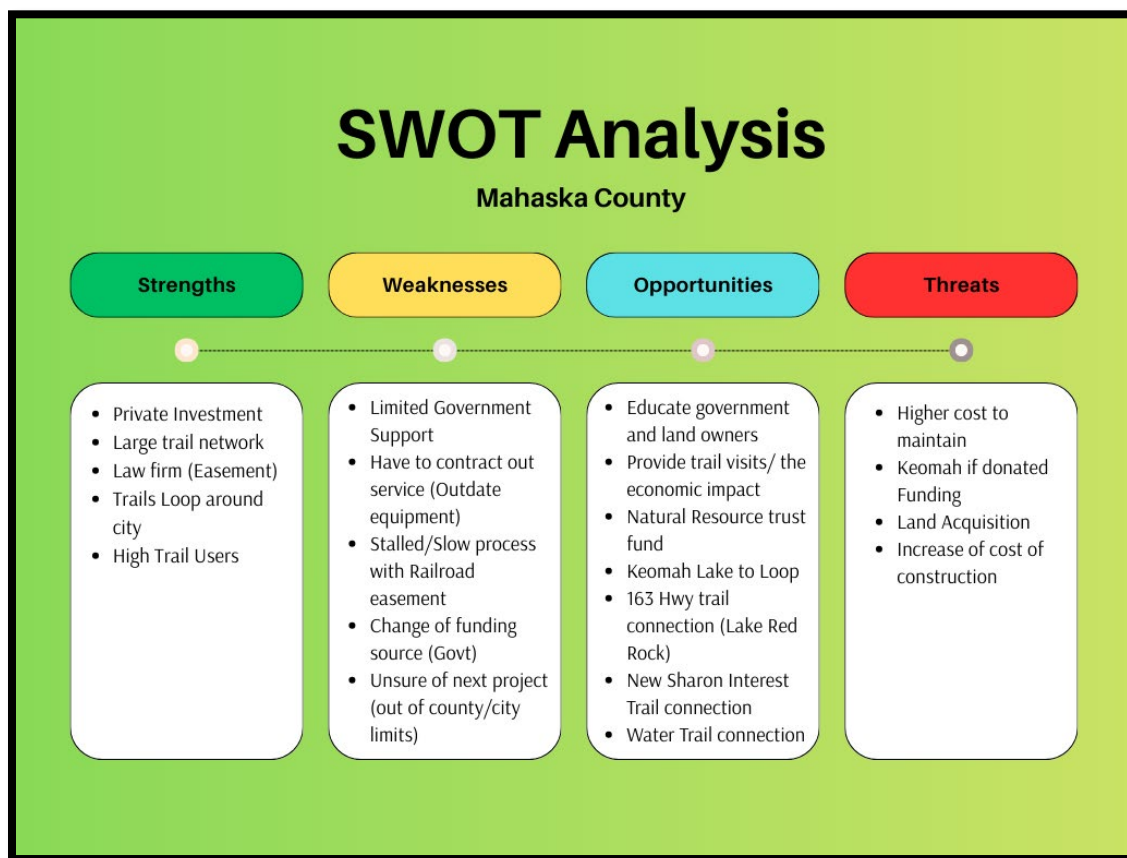
Diversas amenazas podrían afectar el desarrollo de senderos en el condado. La seguridad se identificó como un problema primordial, especialmente en relación con el tráfico a alta velocidad en las carreteras adyacentes a los corredores de senderos existentes o propuestos. También se señalaron los desafíos en la gestión de aguas pluviales a lo largo de corredores como el Belva Deer Trail, factores que afectan el diseño y el mantenimiento. Las partes interesadas expresaron su preocupación por la percepción pública y la aceptación de la financiación para proyectos de senderos, particularmente donde existe un conocimiento limitado de las fuentes de financiación y los beneficios. Estos factores, sumados a la capacidad limitada y la competencia por la financiación, podrían restringir el avance de futuros proyectos de senderos.

Análisis FODA del condado de Mahaska

El análisis FODA del condado de Mahaska involucró a diversas personas de la Cámara de Comercio y Desarrollo del Condado, Conservación, la comunidad de Mahaska, el alcalde, el ingeniero del condado y un miembro del sendero Keota. El Comité de Planificación Regional del Área 15 tuvo que identificar al grupo de partes interesadas de este condado y les envió invitaciones para discutir las Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas de los senderos en la región.



Table 13-SWOT analysis of Mahaska County



STRENGTHS (FORTALEZAS)

La conversación comenzó con el interés en la inversión privada en los senderos. Dicha inversión ha facilitado el desarrollo y el mantenimiento de la red de senderos en el condado de Mahaska. La buena colaboración con bufetes de abogados locales ayuda a obtener los permisos necesarios para el desarrollo de los senderos. El sendero rodea la ciudad de Oskaloosa y se prevé que esté terminado para 2028 en su tramo sureste (actualmente compartido). Se observa un gran número de usuarios con regularidad.

WEAKNESSES (DEBILIDADES)

Escaso apoyo gubernamental por parte de los gobiernos locales y del condado. Obligación de subcontratar servicios y equipos obsoletos que requieren reemplazo (gastos). Actualmente, la obtención de servidumbres para el ferrocarril es un proceso lento/estancado. Cambios en las fuentes de financiación gubernamental a nivel local, federal o estatal. Desconocimiento de la próxima expansión del sendero o su ubicación dentro de los límites de la ciudad/condado. Falta de comunicación desde fuera del condado, como Wapello o Marion.

OPPORTUNITIES (OPPORTUNITIES)

Educar a los propietarios de tierras y al gobierno local sobre financiamiento, servidumbres y otras preguntas e inquietudes. Proporcionar visitas a senderos y evaluaciones de impacto económico al gobierno para ayudar a apoyar el crecimiento/financiamiento. Fondos de recursos naturales como IDNR y la subvención REAP. Keomah Lake al Loop, a lo



largo de la IA Hwy 92 así como la IA Hwy 163 que conecta Pella/Red Rock Lake, servicios. New Sharon está trabajando actualmente con Area 15 RPC en el desarrollo del Plan STRIDE y expresó interés en el sistema de senderos local, posiblemente conectándose con Oskaloosa Loop. El desarrollo de la conexión del sendero acuático en South Snuck River podría conectarse con el sendero acuático local Keokuk existente ubicado en Snuck River.

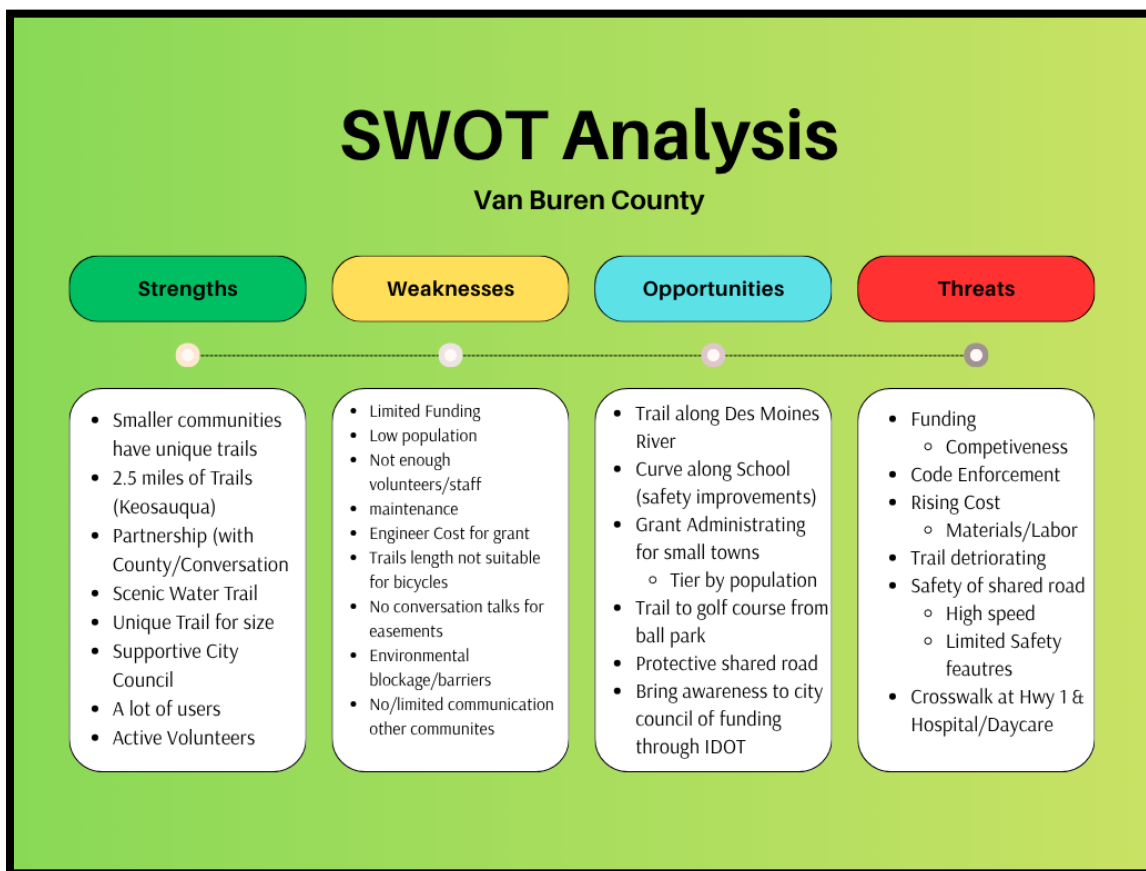
THREATS (AMENAZAS)

El aumento del costo de mantenimiento de la red de senderos existente. El Departamento de Recursos Naturales de Iowa desea donar Keomah, lo cual resultaría costoso. La adquisición de terrenos para futuras expansiones es difícil de obtener y también incrementa los costos. Aumento de la mano de obra en la construcción.

Análisis FODA de Van Buren

Se llevó a cabo un taller con las partes interesadas, en el que participaron miembros de Keosauqua Engage y otros participantes del condado de Van Buren, para identificar las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas relacionadas con el desarrollo de senderos en dicho condado. Entre los participantes se encontraban exfuncionarios municipales, defensores de los senderos y miembros de la comunidad, quienes aportaron información valiosa sobre las prioridades locales y las consideraciones regionales.

Table 14- Análisis SWOT de Van Buren



STRENGTHS (FORTALEZAS)



Las partes interesadas identificaron varias fortalezas relacionadas con la diversidad y el carácter de los senderos del condado. Comunidades como Keosauqua, Milton, Cantril y Farmington, así como el Parque Estatal Lacey-Keosauqua, ofrecen una variedad de senderos y oportunidades recreativas. La ciudad de Keosauqua mantiene actualmente aproximadamente 4 kilómetros de senderos, y las sólidas alianzas entre los gobiernos locales y las entidades de conservación respaldan los esfuerzos en curso. La presencia del Sendero Acuático del Río Des Moines, una ruta reconocida por el estado, constituye un recurso recreativo y turístico único para el condado. A pesar de tener una población menor, las partes interesadas destacaron el fuerte apoyo de la comunidad, la actividad de los usuarios de los senderos y la participación de voluntarios.

WEAKNESSES (DEBILIDADES)

Sin embargo, se identificaron varias deficiencias importantes. La financiación limitada y la escasa población restringen la capacidad de desarrollar y mantener la infraestructura de senderos. La dotación de personal es limitada y la disponibilidad de voluntarios es insuficiente para cubrir las necesidades de mantenimiento a largo plazo. Los tramos de sendero existentes son relativamente cortos y podrían no ser adecuados para ciclistas que recorren largas distancias. Los interesados también señalaron que no se han llevado a cabo conversaciones formales sobre la adquisición de servidumbres o la ampliación de los senderos más allá de los límites actuales, especialmente fuera de la ciudad de Keosauqua. Las limitaciones ambientales, como el terreno y las características naturales, restringen aún más las posibles trazados de los senderos y aumentan la complejidad y el coste del proyecto.

OPPORTUNITIES (OPORTUNIDADES)

Entre las oportunidades para el desarrollo futuro se incluye aprovechar el corredor del río Des Moines para fomentar la conexión de senderos regionales, especialmente mediante mejoras en senderos acuáticos y terrestres adyacentes. Las vías de uso compartido ofrecen la oportunidad de mejorar la seguridad mediante señalización horizontal, vertical o la adición de senderos laterales. Otras oportunidades incluyen la mejora de las conexiones locales, como la unión del campo de golf con el estadio de béisbol, y el aumento del conocimiento sobre las fuentes de financiación disponibles mediante la coordinación con agencias estatales y responsables locales. Los interesados también identificaron la necesidad de mayor apoyo en la administración de subvenciones para comunidades más pequeñas.

THREATS

Diversas amenazas podrían afectar la viabilidad a largo plazo del desarrollo de senderos en el condado. La financiación sigue siendo muy competitiva a nivel regional, estatal y federal, lo que puede limitar el avance de los proyectos. El aumento de los costos de mano de obra y materiales dificulta aún más la implementación y el mantenimiento. Se observaron problemas de seguridad en las vías compartidas, especialmente donde el tráfico de alta velocidad y la infraestructura limitada crean riesgos para peatones y ciclistas. Se plantearon inquietudes específicas con respecto a los cruces a lo largo de la Carretera Estatal 1 de Iowa, cerca del hospital y las guarderías, donde podrían ser necesarias mejoras de seguridad, pero ha sido difícil implementarlas debido a la escasez de datos que las respalden. Además, la aplicación de las regulaciones y el mantenimiento de las condiciones existentes de los senderos presentan desafíos constantes.

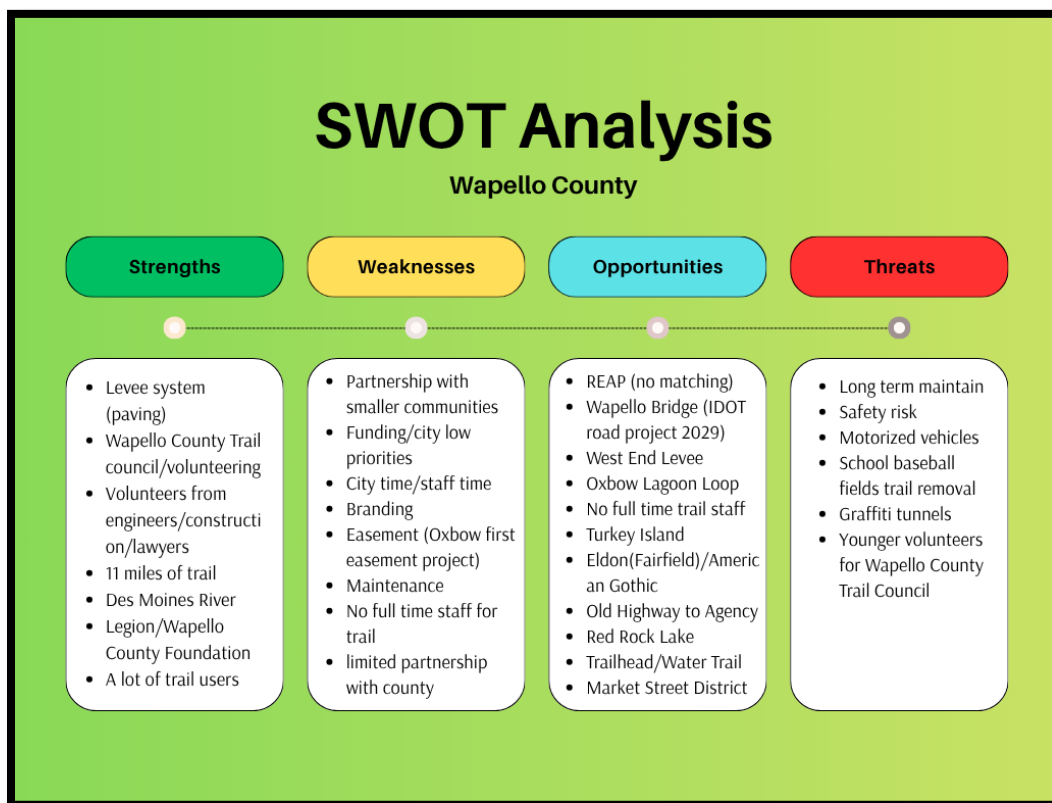
Análisis FODA del condado de Wapello

Se realizó un taller con representantes del Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Ottumwa y del Consejo de Senderos del Condado de Wapello para identificar las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas relacionadas con el desarrollo de senderos en el Condado de Wapello. Entre los participantes se encontraban diversos actores clave de



los sectores de ingeniería, coordinación de organizaciones sin fines de lucro y promoción de senderos, lo que brindó una perspectiva integral sobre la situación actual y las oportunidades futuras.

Table 15- Análisis SWOT del condado de Wapello



STRENGTHS (FORTALEZAS)

Las partes interesadas identificaron varias fortalezas clave que posicionan al condado de Wapello como líder en el desarrollo de senderos regionales. El sistema de diques existente ha facilitado la expansión de los senderos al simplificar la adquisición de servidumbres y proporcionar un corredor estable para el desarrollo. El condado se beneficia de un consejo de senderos muy activo y comprometido, apoyado por voluntarios de diversas trayectorias profesionales. El sistema de senderos existente, que consta de aproximadamente 11 millas dentro de la ciudad de Ottumwa, ofrece acceso panorámico a lo largo del río Des Moines y tiene un uso intensivo durante la temporada. Además, el apoyo financiero local se fortalece a través de alianzas con organizaciones como la Fundación del Condado de Wapello y fuentes de financiación relacionadas con la Legión.

WEAKNESSES (DEBILIDADES)

Se identificaron varias debilidades. La coordinación limitada con las comunidades más pequeñas ha persistido, especialmente tras los problemas relacionados con la adquisición de servidumbres para la conexión del American Gothic Trail con Eldon. La financiación por parte de las jurisdicciones locales suele ser una prioridad menor, lo que dificulta la obtención de fondos de contrapartida necesarios para los programas de subvenciones. Las limitaciones de personal, incluida la ausencia de personal dedicado a tiempo completo al mantenimiento de senderos, limitan la capacidad de planificar, implementar y mantener proyectos. Los interesados también señalaron que la imagen de marca y la presencia en



línea del sendero podrían mejorarse para aumentar la visibilidad y la participación de los usuarios. Las necesidades de mantenimiento siguen creciendo debido al aumento de los costos de mano de obra y materiales, y proyectos recientes como el Oxbow Trail han puesto de manifiesto la dificultad de la adquisición de servidumbres como un proceso de aprendizaje para los socios locales.

OPPORTUNITIES (OPORTUNIDADES)

Las oportunidades para el desarrollo de senderos en el condado de Wapello incluyen varios proyectos activos y potenciales. El proyecto West Levee Trail, que ha recibido financiación del Programa de Alternativas de Transporte (TAP), ampliará la conectividad en el lado oeste de Ottumwa y podría servir de base para futuras conexiones regionales hacia Pella y Oskaloosa. El proyecto Oxbow Loop, adjudicado en el año fiscal 2025, proporcionará un circuito conectado adicional dentro del sistema existente a medida que se finalicen las servidumbres y la construcción avance por fases. Otras oportunidades incluyen posibles mejoras para peatones en el puente de Wapello Street y la disponibilidad de programas de financiación como el programa REAP del Departamento de Recursos Naturales de Iowa, que no requiere una contrapartida local.

THREATS (AMENAZAS)

Diversas amenazas pueden afectar el desarrollo y la sostenibilidad de los senderos a largo plazo. El aumento de los costos de mantenimiento, mano de obra y materiales sigue ejerciendo presión sobre los limitados recursos locales. Se detectaron problemas de seguridad, como el uso no autorizado de vehículos motorizados en los senderos, lo que contribuye al deterioro de la superficie y a conflictos entre usuarios. Los interesados también expresaron su preocupación por posibles conflictos con los usos del suelo adyacentes, como la restauración de campos de béisbol propiedad de la escuela, que podría afectar los senderos existentes. Asimismo, se mencionaron problemas como el vandalismo y los grafitis en las zonas de los pasos subterráneos a lo largo del corredor del sendero.

OBSTÁCULOS PARA EL DESARROLLO DE SENDEROS

La información recabada por las partes interesadas a través de talleres a nivel de condado identificó varias barreras recurrentes para el desarrollo de senderos en toda la región. Los desafíos más citados incluyen la financiación limitada, las necesidades de mantenimiento continuo, las limitaciones de personal y las dificultades asociadas con la adquisición de servidumbres. Estas barreras afectan tanto al desarrollo de nuevos tramos de senderos como a la sostenibilidad a largo plazo de las instalaciones existentes.

La expansión de los sistemas de senderos para apoyar las conexiones entre condados requeriría la coordinación entre múltiples jurisdicciones para abordar consideraciones clave como las responsabilidades de mantenimiento, los compromisos de financiación, la capacidad del personal, el uso de tierras agrícolas y las preocupaciones de los propietarios. Establecer roles y expectativas claros entre las entidades participantes es fundamental para el avance de los corredores de senderos multijurisdiccionales.

La limitada capacidad de financiación local se identificó como una limitación importante, particularmente en comunidades pequeñas y condados rurales con una base impositiva restringida. La mayoría de los proyectos dependen en gran medida de fuentes de financiación estatales y federales. Las partes interesadas señalaron que las necesidades de infraestructura, como los proyectos de carreteras y puentes, a menudo se priorizan debido a su importancia percibida para el transporte y la actividad económica, lo que puede dificultar el avance de los proyectos de senderos.



La comunicación y la coordinación entre condados también se identificaron como áreas de mejora. En las conversaciones, las partes interesadas señalaron que la colaboración entre condados se ha visto limitada en los últimos años debido a la falta de proyectos compartidos. Fortalecer la comunicación regional será necesario para impulsar futuras conexiones de senderos. Algunos condados tienen una capacidad organizativa limitada para el desarrollo de senderos. Por ejemplo, el condado de Keokuk no cuenta actualmente con una organización activa dedicada a los senderos, lo que puede limitar el desarrollo de proyectos, la coordinación y las iniciativas de promoción. Aumentar la concienciación sobre las oportunidades que ofrecen los senderos, tanto a nivel de condado como regional, será fundamental en el futuro.

La falta de personal y la capacidad administrativa también se identificaron como obstáculos, especialmente en comunidades más pequeñas como Keosauqua, Keota y Sigourney. La escasez de personal dificulta la gestión de las solicitudes de subvención, la administración de los fondos y la supervisión de la implementación de los proyectos. Si bien la contratación de consultores de ingeniería es una opción, puede incrementar significativamente los costos totales del proyecto. Además, el cumplimiento de los requisitos de contrapartida local sigue siendo un desafío para muchas jurisdicciones con recursos financieros limitados.

En general, la variación en la capacidad de planificación e implementación en toda la región subraya la necesidad de una coordinación y un apoyo técnico continuos. Fortalecer las alianzas entre el Departamento de Transporte de Iowa, la Comisión Regional de Planificación del Área 15, los condados y los municipios será fundamental para mejorar la comunicación, ampliar los recursos de planificación y apoyar el desarrollo de planes de transporte activo. Estos esfuerzos ayudarán a la región a identificar prioridades comunes, mejorar la competitividad para obtener financiación e implementar con éxito proyectos de senderos, ciclovías y senderos peatonales.



Figure 72- Representing collaboration between a group of people increases productivity demonstrated by the graph



SECCIÓN SEIS: VISIÓN DEL SENDERO Y PLAN DE FASES

Los senderos considerados regionales conectan más de una ciudad o condado dentro de la Afiliación de Planificación Regional 15. Estos senderos pueden servir como destinos para senderos locales y conectar varios senderos locales, mejorando así el sistema general de senderos. Para identificar posibles conexiones de senderos con ciudades y condados fuera de la Afiliación de Planificación Regional 15, se contactó a organizaciones involucradas en la planificación y el desarrollo de senderos en el área circundante para solicitarles mapas o planos que mostraran los senderos existentes y propuestos. La información obtenida de estas organizaciones se revisó para determinar la conectividad potencial y el desarrollo de senderos regionales.

ESTIMACIÓN DE COSTOS Y FASES

La sección de estimaciones de costos y fases proporciona estimaciones de costos a nivel de planificación para los corredores de senderos propuestos y describe una estrategia de fases recomendada. Estas estimaciones tienen como objetivo orientar la toma de decisiones regionales, las solicitudes de financiación y las prioridades de implementación.

Los rangos de costos se basan en los costos promedio de construcción de senderos en Iowa, según el tipo de superficie, tal como se documenta en el Plan de Bicicletas y Peatones del Departamento de Transporte de Iowa (IDOT) (2025). Las estimaciones de costos para los Senderos Recreativos Nacionales y los corredores del Sistema de Rutas para Bicicletas de EE. UU. (USBRS) se basan en los costos históricos de construcción de senderos por milla en Iowa.

Los costos estimados por milla que se presentan a continuación tienen fines de planificación y pueden verse afectados por las condiciones específicas del sitio, incluyendo antiguas vías férreas, alineaciones de senderos a lo largo de carreteras urbanas o rurales, corredores fluviales y el nivel de desarrollo circundante. Estos factores se aplican como multiplicadores de costos a los costos de construcción estimados por milla para proporcionar una estimación más realista a nivel de planificación.

Tipo de instalación	Costo estimado por milla	Costo multiplicador	Ejemplos
New paved multi-use Trail 10FT wide	\$400,000	0.5	Former rail line grade
		0.6	Flat terrain
		1.0	Rolling terrain
		1.2	Hilly terrain
		1.2	Along waterways (streams)
		2.0	Highly Developed Areas
New paved sidepath 10FT wide	\$300,000	1.0	Along Urban Roadway
		1.6	Along Rural Roadway
		1.4	Highly Developed Areas
New Paved shoulders 5FT wide each side of Road	\$750,000	1.0	Adequate shoulder width



Shared Lane/Road	\$500	1.0	Rural with few turns (very little wayfinding signs)
------------------	-------	-----	---

Fuente: Departamento de Transporte de Iowa, Plan a Largo Plazo para Peatones y Ciclistas de Iowa, sección 5.7, 2025.

Cálculo de corredores planificados

Los siguientes corredores utilizan el costo estimado para un sendero pavimentado de uso múltiple (10 pies) y las dos ciudades incorporadas entre las que discurren las rutas. Cada corredor utiliza estimaciones de costos para bicicletas y peatones del Departamento de Transporte de Iowa (IDOT) basadas en datos históricos de 2024. Los datos deberían ajustarse a la inflación del costo de construcción en un 4 %. Esto no considera la adquisición de terrenos, ya que este proceso varía según el propietario (donaciones, precio de mercado, etc.).

PASILLOS	COSTO ESTIMADO (POR MILLA)	LONGITUD (MILLAS BASADAS EN UN MAPA GIS)	COSTO (BASADO EN LA CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA)	PRIORIDAD (BASADA EN POBLACIÓN/ COORDINACIÓN)	POBLACIÓN (ESTIMACIÓN DE 2023)	CRONOGRAMA (PLANIFICACIÓN)
FAIRFIELD TO ELDON (AMERICAN GOTHIC TRAIL)	\$400,000	8.74	\$3,496,000	High	10,500	A corto plazo (Servidumbre)
FAIRFIELD TO MOUNT PLEASANT	\$400,000	16.71	\$6,684,000	Low	18,000	Línea de tiempo no identificado
FAIRFIELD TO WASHINGTON	\$400,000	20.3	\$8,120,000	Medium	17,500	A largo plazo
KEOSAUQUA TO ELDON (AMERICAN GOTHIC TRAIL)	\$400,000	19.72	\$7,888,000	Medium	1,700	Línea de tiempo no identificado
KEOSAUQUA TO FARMINGTON	\$400,000	16.33	\$6,532,000	Low	1,500	Línea de tiempo no identificado
OSKALOOSA TO MONTEZUMA	\$400,000	19.8	\$7,920,000	Low	13,000	Línea de tiempo no identificado
OSKALOOSA TO PELLA (RED ROCK LAKE)	\$400,000	14.65	\$5,860,000	High	22,000	A largo plazo
OSKALOOSA TO SIGOURNEY	\$400,000	18.4	\$7,360,000	Medium	13,500	Línea de tiempo no identificado
OTTUMWA TO OSKALOOSA	\$400,000	20.0	\$8,000,000	High	37,000	A largo plazo
OTTUMWA TO ELDON (AMERICA GOTHIC TRAIL)	\$400,000	9.0	\$3,600,000	High	27,000	A corto plazo (Servidumbre)



SIGOURNEY TO NORTH ENGLISH	\$400,000	14.06	\$5,624,000	Low	3,500	Línea de tiempo no identificado
SIGOURNEY TO KEOTA	\$400,000	12.3	\$4,920,000	High	4,000	A largo plazo

Fuentes: Software ESRI/ArcGIS Pro, Google Maps, Plan de Bicicletas y Peatones 2025 del Departamento de Transporte de Iowa

Fases en los pasillos

Con base en el cálculo, la población total estimada, la participación de la comunidad y la viabilidad de los fondos, se recomienda que el RPC del Área 15 proceda por fases. Para ejecutar con éxito el plan de senderos regionales, los proyectos se dividen en tres categorías diferentes.

CORREDORES PRIORITARIOS (A CORTO PLAZO)

SENDERO GÓTICO AMERICANO DE ELDON

Este proyecto lleva gestándose desde finales de la década de 2000 y seguirá teniendo un gran impacto en la conectividad de los senderos de la región en el Área de Planificación Regional 15 (RPA 15). Con una población que supera las 35 000 personas, y una población estimada en el RPA 15 de alrededor de 90 000, un tercio de la población de la región tendrá acceso directo sin necesidad de desplazarse a otra comunidad. El proyecto de Eldon se financió con fondos de Alternativas de Transporte, pero debido a la dificultad de acceso a las rutas de los senderos, no se pudo iniciar. Se está dando a conocer el sendero Eldon American Gothic a los organismos gubernamentales, agencias locales, juntas escolares y mediante el boca a boca entre los propietarios de terrenos locales. Ya se han diseñado y planificado los planos arquitectónicos y de ingeniería para esta ruta, y solo falta obtener la servidumbre de paso a lo largo del antiguo corredor ferroviario.



Figure 73- Fotografía aérea de la Casa Gótica Americana y su centro de visitantes.

OSKALOOSA (CONDADO DE MAHASKA) A TRACY/PELLA/LAKE RED ROCK/KNOXVILLE (CONDADO DE MARION)

Continuar la conexión con el condado de Marion permitiría el acceso a una población estimada de 29 500 habitantes (Pella, Oskaloosa y Knoxville). Actualmente, Knoxville aprobó un plan integral con el objetivo a largo plazo de obtener una servidumbre de paso para conectar 27 kilómetros de senderos con Pella y el lago Red Rock. El condado de Marion y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos son responsables del sendero Volksweg.



Figure 74-Aerial view of the Trio and trail along Hwy 163 possible connection to Pella/Lake Red Rock

SIGOURNEY AL LAGO BELVA DEER/KEOTA/WASHINGTON

El condado de Keokuk habilitó recientemente un sendero (Sidepath) a lo largo de la Avenida 240 para llegar al campamento de casas rodantes Belva Deer. El sendero termina en un estacionamiento de grava a poco menos de 5 kilómetros al este de Sigourney. Conectar con Sigourney facilitaría el acceso seguro al campamento del lago Belva Deer. Sigourney podría usar el sendero para llegar a la escuela secundaria, ya que se encuentra al este en la calle Pleasant Valley, o continuar por la carretera 149/92.

Conectar finalmente Belva Deer con Sigourney daría tiempo para obtener la servidumbre de paso y la financiación necesaria para conectar con Keota. Keota cuenta con un sendero que llega hasta Washington, en el condado de Washington. Esto conectaría a unas 10 000 personas de las tres comunidades.



Figure 75- Vista aérea al oeste del estacionamiento del sendero de los ciervos de Belva, vista hacia Sigourney.

Objetivos a largo plazo (Visión/Concepto/Sin cronograma propuesto)

KEOSAUQUA HASTA EL SENDERO GÓTICO AMERICANO (ELDON) O MILTON/CARTIL/FARMINGTON

La red de senderos existente en Keosauqua podría conectarse con el Sendero American Gothic o con comunidades más pequeñas que ya cuenten con su propia red de senderos. El Sendero American Gothic tendría mayor acceso a una población más numerosa. Con una población más pequeña, se requeriría una gran coordinación entre las comunidades.



Figure 76- Vista aérea del Hotel Keosauqua Manning junto al acceso al Sendero Acuático y el Circuito del Sendero de Keosauqua

OSKALOOSA TO AMERICAN GOTHIC TRAIL (ELDON, FAIRFIELD, AND OTTUMWA)

Una vez que se conecte el sendero American Gothic, el antiguo corredor ferroviario del noroeste podría conectarse con Oskaloosa, lo que elevaría el total a 46 000 personas que tendrían acceso a este sendero sin salir de su comunidad. Hipotéticamente, la conexión entre Lake Red Rock y Oskaloosa aumentaría el total a 64 500 personas conectadas dentro de la red regional de senderos.

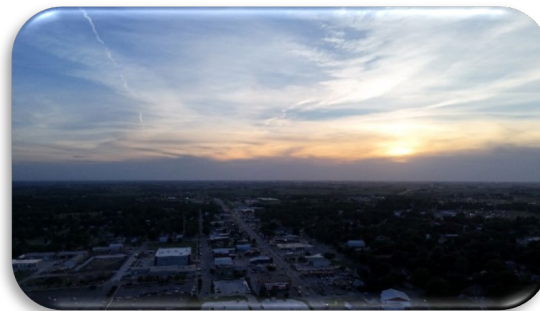
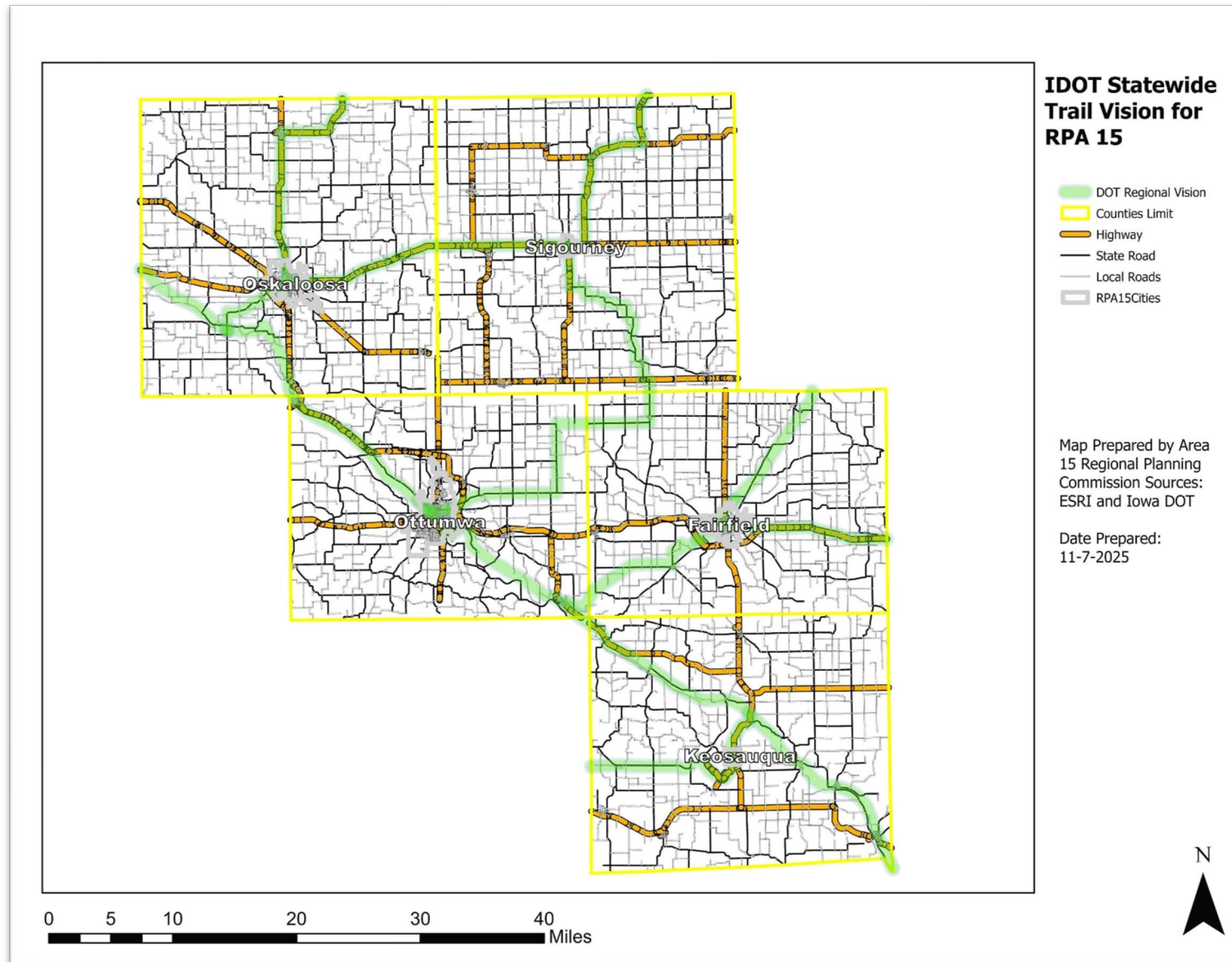


Figure 77- Vista aérea de Oskaloosa mirando hacia el oeste, posible conexión hacia American Gothic/Pella

VISIÓN ESTATAL PARA SENDEROS DE USO MÚLTIPLE

Los senderos estatales comenzaron a desarrollarse en la década de 1970. En ese entonces, la mayoría de los senderos se construyeron individualmente y carecían de un desarrollo estratégico. El Departamento de Transporte de Iowa (IDOT) decidió elaborar un plan estatal que utilizara antiguas líneas ferroviarias abandonadas y conectara las principales ciudades. En 1987, los legisladores solicitaron al IDOT la creación de un mapa de senderos más detallado para el plan estatal. En 1990, el IDOT creó el primer plan recreativo estatal. En ese momento, existían aproximadamente 640 kilómetros de senderos, con un estimado de 4700 kilómetros de corredores planificados que se integraban con el plan estatal.

Alrededor del año 2000, el IDOT se centró en trabajar en proyectos de menor escala y en las redes de senderos existentes. El IDOT cuenta con cinco senderos de importancia estatal: el American Discovery Trail, el Mississippi River Trail, el Lewis and Clark Trail Iowa Great Lakes Connection y el Central Iowa Trail Loop. En el plan de transporte a largo plazo del estado, los senderos se clasificaron en tres niveles: nivel 1 (importancia estatal), nivel 2 (importancia regional) y nivel 3 (importancia local). La página siguiente muestra el mapa de visión general del estado de Illinois (IDOT).





Condado de Jefferson

El mantenimiento será una prioridad para el sistema de senderos del condado de Jefferson en los próximos años. Una de las mejoras más importantes planificadas es la sustitución del puente sobre Crow Creek en la Reserva Natural de Lamson Woods, construido originalmente en 2007. Programado para el año fiscal 2027, este proyecto se autofinanciará con recursos locales. La ciudad tiene previsto colaborar con el programa de soldadura de la Escuela Secundaria de Fairfield, encargando a los estudiantes la construcción de una estructura metálica prefabricada para el puente como parte de una experiencia educativa práctica. El puente terminado se entregará en secciones, se ensamblará en el lugar y se cubrirá con una plataforma de madera o metal. Puede encontrar más información sobre este tramo en la página web de Senderos de Lamson Woods.

La ciudad de Fairfield se ha asociado con la corporación local de desarrollo económico para un proyecto de urbanización ubicado en el sur de la ciudad, cerca del hospital. Como parte del desarrollo, la urbanización incluirá una conexión directa con un sendero, que fomentará la recreación y el transporte activo para los nuevos residentes.

Fairfield ha colaborado con Eldon y Ottumwa en el condado de Wapello para crear el Sendero American Gothic. Este sendero se ubicaría sobre la antigua ruta de servicio de la línea ferroviaria. La ruta pasaría por Libertyville.

Ampliación del sendero existente:

- Se reemplazó la superficie del tramo entre Lamson Woods y Glasgow Road.
- Se reemplazó el tramo cerca de la Guardia Nacional.
- Se instaló una estación de mantenimiento de bicicletas y tres bancos.
- Se retiraron, se les aplicó pintura en polvo y se volvieron a instalar los elementos decorativos.
- Se retiró, niveló y reemplazó la mampostería que conduce al puente.
- Se restauraron y barnizaron los quioscos.
- Se colocó cinta reflectante nueva en los bolardos.

La ciudad de Maharishi Vedic está interesada en conectar sus senderos con el circuito de Oskaloosa. Los funcionarios municipales han asistido a las reuniones del Comité de Senderos del Condado de Jefferson y buscan oportunidades para integrarse al sistema de senderos. La ciudad de Maharishi Vedic cuenta con un pequeño sendero local que desea ampliar y dar a conocer estos proyectos locales al condado.

Condado de Keokuk

El condado de Keokuk ha creado el sendero Belva Deer, que conecta el campamento para caravanas Belva Deer con el sur, cerca de la intersección de la Avenida 240 y la autopista 92. El punto final del sendero se encuentra a poco menos de 4 kilómetros de Sigourney, la ciudad más grande y sede del condado. Conectar Sigourney beneficiaría enormemente a los residentes y a quienes no tienen acceso al punto de partida actual del sendero.

Keota es una ciudad en el extremo este del condado de Keokuk que ya cuenta con un sendero que conecta directamente con la ciudad de Washington, ubicada en el condado de Washington. El grupo de senderos de Keota se ha asociado con el Distrito Escolar de Keota y la ciudad de Keota para solicitar la designación de Sendero Recreativo Estatal (SRT, por sus siglas en inglés) y recibió fondos del Programa de Asistencia para la Transición (TAP, por sus siglas en inglés) para el año fiscal 2027, con el fin de conectar el inicio del sendero existente de Keota a Washington con la escuela y la piscina de Keota.

Una preocupación para la conexión de Keota con Belva Deer y Sigourney es la escasez de carreteras pavimentadas aptas para la señalización o adyacentes a senderos multiusos. El condado de Keokuk no cuenta con una carretera pavimentada directa desde Belva Deer hasta Keota.

El condado de Keokuk debería priorizar estas dos rutas para la visión estatal, ya que serían las que tendrían mayor impacto en términos de población.



Figure 78- Vista aérea de la conexión entre Belva Deer y Sigourney, mirando hacia el oeste.

Mahaska County

Oskaloosa tiene prioridades de planificación en los Planes Integrales de Osky que se centran en completar el sendero recreativo de la ciudad que rodea la ciudad. Está previsto que se divida en cinco secciones. Comenzando con la finalización del circuito sureste. Este discurrirá a lo largo de Fox Run Dr como senderos laterales y el futuro corredor sureste. Está previsto que se desarrolle en el año fiscal 2026. Un proyecto que está prácticamente terminado es el de Merino Ave/S 11th St hasta East University Park. El sendero que va desde S 11th St hasta 9th Ave está terminado como sendero lateral y la cantidad restante sería desde 9th Ave E en dirección este hasta University Park. El sendero lateral se completó en el año fiscal 2023-2024 como parte de la reconstrucción de la calle S 11. Oskaloosa ha planificado que la avenida 21 se convierta en un sendero lateral que conecte con el circuito de senderos, creando una acera o sendero lateral en la avenida 6 Oeste (actualmente carriles para bicicletas) y añadiendo señalización vial compartida en la calle N 17 y la calle 235. La otra sección contempla proporcionar rutas seguras para el transporte activo desde el sistema de senderos exterior hasta el centro de Oskaloosa, la Universidad Williams Penn y otros destinos de la ciudad. Oskaloosa cuenta con una política de calles completas que planea implementar con un conector para bicicletas hacia los destinos. Se planea remodelar la avenida High para convertirla en una calle segura con un carril de tráfico estrecho, más estacionamiento en la calle (horizontal y vertical), paisajismo a lo largo del corredor y ensanchar la acera. Utilizando una combinación de aceras, calles completas y carriles bici en calles de bajo volumen de tráfico, Oskaloosa planea conectar la Escuela Cristiana de Oskaloosa y la Universidad Williams Penn en Trueblood Ave desde D St y S de A Ave. Otra sección, que conectará desde N 1st St y N 3rd St, conectará la escuela secundaria y su estadio con el circuito mediante una combinación de aceras y carriles bici. La última conexión mencionada uniría la 6th Ave en dirección este con el circuito, utilizando aceras completas y carriles bici para conectar con un posible nuevo parque entre las rutas.



El Plan Maestro del Lago Red Rock contempla una conexión regional desde un sendero existente en el condado de Marion hasta el condado de Mahaska. La ruta propuesta proviene de la Fundación del Patrimonio Natural de Iowa. El Lago Red Rock ya cuenta con un sendero que conecta al sureste del lago con Pella. Los planes indican una conexión con Knoxville. Otras propuestas incluyen la conexión con el arcén existente hasta la ciudad de Tracy, utilizando la antigua ruta ferroviaria para conectar con Oskaloosa en Mahaska y luego con Ottumwa en el condado de Wapello.

NEW SHARON

New Sharon recibió el Plan de Mejora y Desarrollo Rural para Pequeñas Ciudades (STRIDE). El plan STRIDE es un plan de transporte que abarca la planificación estratégica a largo plazo para mejorar el transporte y la seguridad. Uno de los temas que se abordarán es la identificación de senderos, ya que actualmente no existe ninguno. El Comité de Planificación Regional del Área 15 trabajará con la ciudad para determinar el mapa de prioridades que ayudará a identificar el corredor de senderos que se debe identificar. El Plan Integral de New Sharon se fabricó en 2024 e incluyó los senderos como parte del plan.

Condado de Van Buren

El condado de Van Buren cuenta con comunidades aledañas como Milton y Cantril, que poseen pequeños senderos sin pavimentar. Cantril tiene un sendero que bordea el campamento de Waubonsie Park y cuenta con un estanque. Milton tiene un sendero que atraviesa el parque comunitario y el cementerio de Milton. Keosauqua ha construido el nuevo Complejo Deportivo Mildred & Eddie Feguson, que cuenta con un sendero a su alrededor que conecta con el circuito de Keosauqua.

A largo plazo, se busca conectar Eldon, en el condado de Wapello, con Keosauqua, siguiendo el trazado del río Des Moines. Esta conexión seguiría la antigua línea férrea abandonada, que llegaría al sendero de Indian Lake en Farmington, en el condado de Van Buren. No se ha explorado la servidumbre de paso para esta ruta, ya que, por el momento, parece ser de propiedad privada.

Farmington, Iowa, fue seleccionada para el Programa de Visión Comunitaria de Carreteras Vivas de Iowa 2026, una colaboración entre la Extensión y el Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico de la Universidad Estatal de Iowa. Esta iniciativa ayuda a las comunidades a crear estrategias de planificación y diseño paisajístico para mejorar su infraestructura de transporte y reflejar la identidad local, con el apoyo de Trees Forever y el Departamento de Transporte de Iowa.

Condado de Wapello

El Plan Integral de Ottumwa fue aprobado en 2022 y abarca la visión de la renovación del Parque Ottumwa. El Parque Greater Ottumwa realizó mejoras como la adición del Complejo Legacy Fields, que consta de tres campos de fútbol de tamaño reglamentario, dos refugios abiertos, estacionamiento ampliado y un nuevo marcador digital. El complejo deportivo JBS se terminó en 2025 e incluye campos de césped artificial cubiertos, tres canchas de baloncesto de tamaño reglamentario y una pista de atletismo cubierta. La ciudad de Ottumwa y Legacy trabajaron en un nuevo parque de patinaje sobre ruedas ubicado junto al complejo deportivo. El plan integral muestra que los campos de béisbol serán remodelados en los próximos años con el apoyo del Distrito Escolar de Ottumwa. Todos estos proyectos recreativos se conectan con el Sistema de Senderos de Ottumwa.



MARKET STREET LANDING (DESEMBARQUE DE MARKET STREET)

Un proyecto multifacético de revitalización de la ribera, lanzado en 2023, incluye áreas de juego inclusivas, una extensión del sendero ribereño, elementos de diseño de acceso y conexión de viviendas, todo ello contribuyendo a la accesibilidad y conectividad de los usuarios del sendero en Ottumwa.

La iniciativa Market Street Landing de la Fundación Ottumwa Legacy está transformando terrenos baldíos propiedad de la ciudad a ambos lados del puente de Market Street en un vibrante destino ribereño.

Basándose en los esfuerzos de planificación del Renacimiento de la Ribera (2011-2014), el proyecto se relanzó en 2023 a través de un Comité Directivo de la Ribera, con la Fundación a cargo del diseño y la implementación.

Los componentes clave incluyen:

- Un nuevo espacio de juegos inclusivo, diseñado para todas las edades y capacidades, financiado en parte por una subvención de Destinación Iowa.
- Un paseo público a lo largo del río con conexiones de senderos, que amplía el acceso al transporte activo a través del río Des Moines.
- Un arco de entrada artístico, un desarrollo de viviendas urbanas adyacente al río y el parque de patinaje reubicado, todo ello integrado a la red de senderos.

Estas mejoras fortalecen el sistema de senderos de Ottumwa mediante:

- Crear nuevas conexiones entre el centro de la ciudad, las instalaciones recreativas y los barrios.
- Fomentar el transporte multimodal, como caminar, correr y andar en bicicleta hasta la ribera del río.
- Promover un diseño inclusivo que garantice la accesibilidad para niños, personas mayores y personas con discapacidad.



Figure 79- Fotografía aérea de la señalización de Market Street financiada por Legacy Foundation.



Figure 80- Imagen aérea del parque infantil inclusivo Market Street Landing.

Mejora futura

- Pavimentación del sendero a lo largo del dique noroeste desde el cruce ferroviario en W 2nd St hasta los campos de béisbol infantil de Midwest.
- Conexión de Turkey Island con el sistema de senderos de Ottumwa.
- Construcción del sendero Oxbow desde Ferry Street y el Parque Greater Ottumwa, rodeando la laguna Oxbow, hasta Church Street.
- Conexión desde el río Des Moines, a través del recinto ferial del condado de Wapello, hasta la Casa Gótica Americana.
- Conexión de Eldon con los senderos del condado de Jefferson.
- Creación de un Memorando de Entendimiento con la ciudad de Ottumwa.
- Conexión del sendero desde S Market St hasta S Wapello St con el nuevo desarrollo residencial en Market Landing.
- El Departamento de Transporte de Illinois (IDOT) remodelará el puente Wapello para incluir un sendero lateral que conecte con el corredor del sendero en el año fiscal 2031.



Figure 81- El puente de la autopista 149/carretera comercial 63 se programará para el año fiscal 2031 para su rehabilitación, con la posible construcción de un sendero lateral que conecte con otros caminos.

La ciudad de Ottumwa recibió fondos del programa Oxbow Loop Trail durante el año fiscal 2026 para completar el distrito comercial de Church Street. Ottumwa recibió fondos parciales para la ampliación del corredor oeste, que se dividirá en dos fases y se conectará con los corredores principales del sendero. La extensión del sendero oeste llegaría hasta los límites de la ciudad, con la visión a largo plazo de extenderlo hasta Eddyville en el condado de Wapello, principalmente a través de antiguas vías férreas.



Figure 82-Bucle Oxbow existente, finalización estimada del bucle Oxbow en el año fiscal 2028

Al este del sendero se seguirá el Sendero Jefe de Wapello y luego la antigua línea de ferrocarril. El estudio de esta ruta se realizó en 2005 (2010) y se denominó Sendero Gótico Americano. La ruta discurriría por las antiguas líneas de ferrocarril abandonadas a lo largo del río Des Moines hasta llegar a la ciudad de Eldon, donde se encuentra la Casa Gótica Americana en el condado de Wapello. El Sendero Gótico Americano continúa hasta llegar a Libertyville y Fairfield en el condado de Mahaska. El objetivo a largo plazo sería utilizar el sendero acuático existente desde Eldon hasta Keosauqua como sendero multiusos.



SECCIÓN SIETE: ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN

Una estrategia de implementación para un sendero recreativo es una lista de planes de acción para convertir la visión del plan del sendero en realidad. Esta estrategia abarcará pasos y recursos, y la RPC del Área 15 determinará diferentes métodos de implementación para avanzar hacia los objetivos establecidos en los planes regionales de senderos.

Este plan pretende ser un documento dinámico que respalde la toma de decisiones locales y la coordinación regional. No impone proyectos ni trazados específicos, sino que proporciona un marco común que las ciudades, los condados y los socios pueden utilizar para obtener financiación, coordinar los esfuerzos de planificación e impulsar el desarrollo de senderos a lo largo del tiempo.

El éxito de la implementación dependerá de la colaboración continua entre los gobiernos locales, las organizaciones de senderos, los propietarios de terrenos y los socios regionales. Al alinear las prioridades locales con los programas estatales y federales, la región del Área 15 estará mejor posicionada para expandir gradualmente su red de senderos y mejorar el acceso, la seguridad y la conectividad tanto para residentes como para visitantes.

FUNCIÓN DE RPA 15 EN LA PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN DE BICICLETAS Y PEATONES

Como Afiliación de Planificación Regional (APR), la APR 15 desempeña un papel fundamental en el fomento de la movilidad peatonal y ciclista en el sureste de Iowa. Las APR son responsables de desarrollar y mantener planes de transporte regionales, identificar proyectos multimodales prioritarios y asignar fuentes de financiación clave, incluidos los fondos reservados del Programa de Alternativas de Transporte (TAP) dentro de sus regiones. Estas responsabilidades convierten a las APR en socios esenciales para la implementación de infraestructura regional para senderos y peatones.

Existen cuatro áreas principales en las que los sistemas de automatización robótica de procesos (RPA) pueden apoyar la movilidad de ciclistas y peatones:

- Planificación de la red regional: Desarrollar y actualizar periódicamente planes de senderos regionales que identifiquen corredores prioritarios y faciliten la coordinación entre jurisdicciones.
- Priorización de fondos: Utilizar métodos de evaluación y puntuación de proyectos para priorizar la financiación, en particular los fondos TAP y STBG, reservados para proyectos que mejoren significativamente el acceso y la seguridad para la movilidad no motorizada.
- Coordinación con agencias: Servir de enlace entre las jurisdicciones locales y el Departamento de Transporte de Iowa (Iowa DOT), ofreciendo asistencia técnica para garantizar prácticas de diseño y planificación coherentes en todo el estado.
- Soluciones de financiación creativas: Colaborar con agencias, ciudades y condados pequeños para explorar usos innovadores de los fondos TA Flex o soluciones de financiación que permitan superar las limitaciones financieras o de capacidad.

Las ciudades y los pueblos desempeñan un papel fundamental para que las comunidades de Iowa sean más amigables para ciclistas y peatones. Si bien los municipios representan solo un tercio de la longitud de las carreteras pavimentadas de Iowa,



la mayoría de los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como casi todos los accidentes que involucran a ciclistas y peatones, ocurren dentro de los límites de la ciudad. Por lo tanto, los municipios son esenciales tanto para el uso cotidiano como para la seguridad a largo plazo de la infraestructura para ciclistas y peatones.

Los proyectos de calles urbanas generalmente se financian mediante una combinación de recursos locales (como los impuestos a la propiedad) y ayuda estatal. Con presupuestos limitados, las ciudades deben tomar decisiones estratégicas para invertir en infraestructura que fomente el transporte multimodal.

Responsabilidades del condado en materia de infraestructura para bicicletas y peatones

Dado que los caminos del condado dan servicio a las áreas circundantes pero fuera de las ciudades incorporadas, los condados desempeñan un papel crucial en la conectividad de senderos regionales y las opciones de transporte activo rural. Los condados de Iowa reciben financiación del estado para proyectos de transporte, complementada con ingresos locales como los impuestos sobre la propiedad. Dado el uso de fondos estatales y federales en muchos proyectos liderados por los condados, existe un interés común entre los condados, el Departamento de Transporte de Iowa (Iowa DOT) y el gobierno federal para garantizar que la infraestructura para bicicletas y peatones se incorpore de conformidad con las políticas multimodales y los principios de Calles Completas.

Si bien el nivel de inversión requerido por los condados puede ser menor que el de los gobiernos urbanos, seguirán desempeñando un papel importante en la implementación de este Plan Regional de Senderos. Las principales responsabilidades de los condados incluyen:

Las principales responsabilidades del condado incluyen:

- **Infraestructura:** Asegúrese de que se evalúen las necesidades de ciclistas y peatones durante la planificación y el diseño de los proyectos viales del condado. En muchas carreteras rurales con poco tráfico, la solución adecuada puede consistir simplemente en señalización o marcas viales.
- **Arcén pavimentado en carreteras de alto tráfico:** Identifique las carreteras del condado que experimentan, o podrían soportar, un mayor uso de la bicicleta. En estos casos, evalúe la necesidad de arcenes pavimentados u otras mejoras. Los condados deben colaborar con las ciudades y las agencias regionales para desarrollar estrategias de financiación conjuntas cuando sea necesario.
- **Consideraciones de mantenimiento:** Priorice el mantenimiento de las carreteras en los corredores identificados en los planes regionales o locales de redes ciclistas, especialmente aquellos con un alto nivel de uso de la bicicleta conocido o previsto.

De cara al futuro, se anima a los condados a adoptar políticas de Calles Completas o a incorporar sus principios en el desarrollo de sus proyectos. Si bien las carreteras rurales generalmente no requieren aceras, el contexto es fundamental: las vías que atraviesan comunidades no incorporadas, cerca de parques o escuelas, o en zonas con actividad peatonal prevista, deben diseñarse en consecuencia.

Es importante destacar que, cuando los condados utilizan fondos estatales o federales para el transporte, se espera que planifiquen y diseñen estos proyectos partiendo de la premisa de que serán utilizados por ciclistas y, en algunos casos, por peatones. Esto concuerda con los objetivos de las políticas estatales y federales en materia de equidad, movilidad y seguridad para todos los usuarios.



ADOPTAR UNA POLÍTICA DE CALLES COMPLETAS O ENFOCARSE EN LOS CORREDORES PRIORITARIOS (A LARGO PLAZO)

Las ciudades deben planificar todos los proyectos de transporte, independientemente de las fuentes de financiación, partiendo de la base de que ciclistas y peatones son usuarios legítimos. Los principios de diseño de Calles Completas garantizan que las carreteras sean seguras y accesibles para todos los usuarios, no solo para los automovilistas. Al utilizar fondos estatales o federales, es especialmente importante integrar infraestructura para ciclistas y peatones a fin de cumplir con las normativas del Departamento de Transporte de Iowa y las políticas federales de transporte.

Mediante la planificación y construcción proactiva de infraestructuras para ciclistas y peatones, las ciudades pueden mejorar la conectividad, la seguridad y la calidad de vida de sus residentes, alineándose además con los objetivos de movilidad regionales y estatales.

Fuente: Plan Estatal de Bicicletas y Peadones de Iowa, Departamento de Transporte de Iowa.

Uno de los métodos implementados fue un plan de implementación por niveles. Este plan se basaría en el Nivel 1: Proyectos de alta prioridad listos para su ejecución, proyectos que cubran déficits de financiación puntuales y conexiones urbanas. Nivel 2: Objetivos a mediano plazo, como conexiones entre condados y puentes. Nivel 3: Visión a largo plazo: circuitos regionales completos y senderos pavimentados de larga distancia.

Integración de planificación de capital

- Garantiza que los senderos se consideren desde el principio en la planificación de mejoras de capital locales.
- Identifica oportunidades de cofinanciación (por ejemplo, proyectos de carreteras o servicios públicos que podrían incluir componentes de senderos).
- Ayuda a las ciudades a reservar fondos de contrapartida para subvenciones (TAP, REAP, etc.).

Plazo: 2-3 meses antes de la finalización de los planes de capital locales (por ejemplo, finales de invierno/principios de primavera). Participantes: Ingenieros municipales/condales, planificadores, personal de parques, grupos locales de senderos, personal de RPA 15, supervisores del condado, MPO (si corresponde). Propósito: Revisar el progreso del año anterior, señalar las prioridades regionales, identificar nuevas oportunidades, analizar opciones de cofinanciación. Resultado: Lista compartida de proyectos candidatos, compromisos locales, necesidades de contrapartida para subvenciones, posibles fases o ajustes.

Crear una Autoridad Regional de Senderos

Uno de los métodos sugeridos en las reuniones fue la creación de un comité regional que se reuniría trimestralmente (quizás dos veces al año) para analizar las actualizaciones de los planes para cada condado. Este comité estaría integrado por todos los representantes de las organizaciones de senderos de cada condado. La organización se basaría en las ideas y objetivos de este plan regional para determinar los pasos necesarios para completar la conexión del sendero regional. Este proceso será un objetivo a largo plazo, dado que los condados tienen menor población y recursos financieros limitados.

Se recomienda comenzar con un comité pequeño y celebrar una reunión anual de coordinación regional para informar sobre las actualizaciones del proyecto en todo el condado/ciudad. El objetivo es fomentar la comunicación, el intercambio de ideas y motivar a cada organización para que continúe avanzando en el sendero regional. Se animará a las jurisdicciones a comprometerse con al menos una acción de avance del sendero regional por año (planificación, servidumbre, diseño, cofinanciación o construcción).



FORTALECIMIENTO DE LOS CORREDORES DE SENDEROS INTERURBANOS

Las ciudades y los condados pueden enfrentarse al problema de la adquisición de terrenos y las servidumbres (más información en la siguiente sección). Esto implicará la implementación de estrategias que se centren en el derecho de paso existente que la ciudad ya ha adquirido. Esto podría consistir en senderos multiusos, caminos secundarios, aceras o incluso ciclovías. La comunidad o el condado necesitaría la aprobación del consejo municipal de cada comunidad para tener mayor influencia en la asignación futura de fondos.

El Área 15 de RPC ayudó a Ottumwa a crear e implementar un plan para ciclistas y peatones con corredores prioritarios para senderos. Este plan podría aplicarse a las áreas urbanas con una población superior a 5000 habitantes, como Oskaloosa y Fairfield. Ottumwa ha identificado cinco corredores diferentes para su plan: seis aceras y ocho caminos secundarios. Se está contactando con el personal municipal y los funcionarios locales para discutir el progreso de los corredores prioritarios. Se realiza un seguimiento anual del progreso en la priorización de los corredores por parte de la ciudad. Las comunidades más pequeñas, con menos de 5000 habitantes, pueden optar al programa de Desarrollo y Mejora de Pequeñas Ciudades de Iowa (Stride), creado por la Comisión Regional de Planificación del Área 15 para satisfacer sus necesidades de transporte. Este plan Stride incluye una sección para aceras y otra para futuras mejoras. Se podrían identificar y añadir aceras con un diseño más atractivo. Al igual que el plan del corredor prioritario de la comunidad más grande, este proyecto debería revisarse anualmente (debido a la menor disponibilidad de fondos) si se decide continuar con su desarrollo.

PROYECCIÓN DE MARCA REGIONAL Y CONCIENCIACIÓN PÚBLICA

Construir una identidad regional reconocible puede ayudar a aumentar el apoyo público, fortalecer las alianzas y comunicar la visión a largo plazo de una red de senderos interconectados en toda la región del Área 15. El desarrollo de un logotipo, marca o eslogan regional para los senderos puede crear una identidad coherente en los condados de Jefferson, Keokuk, Mahaska, Van Buren y Wapello, a la vez que promueve el Plan Regional de Senderos.

El Comité de Planificación Regional del Área 15 y sus socios locales deberían considerar la posibilidad de desarrollar un mapa regional de senderos basado en SIG que ilustre los corredores de senderos existentes y propuestos. El mapa podría estar disponible a través de una página web dedicada y un código QR ubicado en los puntos de inicio de los senderos, quioscos y centros comunitarios, lo que permitiría a residentes y visitantes seguir el progreso del proyecto y explorar las oportunidades de senderos regionales.

La comunicación pública continua también será importante durante la implementación. Una página web regional de senderos puede proporcionar actualizaciones del proyecto, documentos de planificación, oportunidades de financiación e información educativa para residentes y propietarios de terrenos. Se anima a las comunidades a buscar alianzas con fundaciones locales, organizaciones sin fines de lucro y empresas privadas para apoyar la planificación, la participación pública y el desarrollo futuro de senderos.

CONSIDERACIONES SOBRE LA ADQUISICIÓN DE TERRENOS Y LAS SERVIDUMBRES

El desarrollo de una red regional de senderos interconectados suele requerir atravesar propiedades privadas o adquirir terrenos adyacentes a vías públicas. Su implementación exitosa depende de la colaboración entre el gobierno local, los propietarios y los socios regionales. Se requieren servidumbres permanentes cuando el diseño del sendero atraviesa propiedad privada, y el terreno permanece en manos del propietario, permitiendo usos específicos para el sendero.



¿Cómo se negocian las servidumbres?

La agencia envía una carta de contrato de derecho de paso notificando al propietario que un tasador se pondrá en contacto con él. No es necesario tasar la propiedad si se estima que su valor es inferior a \$10,000. Si la propiedad tiene un valor entre \$10,000 y \$25,000, puede tasarse si el propietario así lo desea. Cualquier propiedad valorada en más de \$25,000 deberá tasarse para obtener el derecho de paso. El cálculo del valor de la propiedad también puede realizarse utilizando la valoración del terreno proporcionada por el tasador del condado, que lo calcula en función de la superficie en pies cuadrados.

EL ROLES DE LAS CIUDADES, LOS CONDADOS Y LOS PROPIETARIOS PRIVADOS

La ciudad, los condados y los propietarios privados desempeñan diferentes funciones en lo que respecta a la servidumbre de paso y la acidificación del terreno para el proyecto. Se describirán estas funciones y cómo podrían afectar el cronograma, la eficiencia y el éxito del proyecto.

la ciudad

La ciudad debe identificar la ubicación propuesta para el sendero, que suele ser la ruta más económica y eficiente. Esto se puede lograr con el plan maestro de ciclovías y peatones, el plan integral de la ciudad, la participación de la comunidad y las partes interesadas locales. Los planes preliminares son elaborados por empresas privadas o personal municipal, y posteriormente, con la participación de la comunidad, se perfeccionan.

Condados

Los condados desempeñan un papel similar al utilizar planes existentes, como sus planes integrales, declaraciones de misión y otros planes comunitarios que puedan tener un impacto. La comunicación es clave, ya que a veces los condados no están familiarizados con los planes comunitarios en los que se está trabajando. La mayoría, si no todos, los corredores regionales propuestos para los senderos se encuentran fuera de los límites de la ciudad y están bajo la jurisdicción del órgano de gobierno del condado.

Propietarios privados

Los propietarios privados también contribuyen al éxito de la propuesta del sendero. Son responsables de revisar la tasación de sus propiedades, determinar el valor de los terrenos que se adquirirán y, posteriormente, venderlos para que se conviertan en servidumbres. Pueden surgir algunos desafíos, como pérdidas económicas, inquietudes sobre el valor de la propiedad y el tráfico público constante. Para que el proyecto tenga éxito, es necesario obtener todas las servidumbres. Todos los propietarios, junto con los que se proponen como servidumbres, deben estar de acuerdo.

Los propietarios y la organización de senderos municipales o del condado podrían no llegar a un acuerdo sobre la valoración, y podrían surgir inquietudes sobre la responsabilidad, dificultades con el uso de la propiedad (por ejemplo, maquinaria agrícola), preocupaciones sobre la disminución del valor de la propiedad, falta de privacidad o desaprobación del uso del sendero.

Estrategias para la adquisición de servidumbres/terrenos

Algunas sugerencias para estrategias de negociación son:



- Comunicación: Los propietarios son más propensos a negociar con el gobierno local o el grupo de senderos del condado.
 - Busque un punto en común entre el propietario y el comprador del terreno (intereses/aficiones similares).
 - Ofrezcales todas las opciones:
 - Venta a precio reducido o donación
 - Propiedad plena
 - Precio de mercado justo
- Reubicación: Los propietarios podrían solicitar una ruta diferente para el sendero en lugar del corredor existente.
- Alojamiento: Los promotores podrían proporcionar alojamiento adicional, como por ejemplo:
 - Punto de acceso (mayor profundidad del pavimento)
 - Zonas de amortiguación, árboles, plantas, etc., para mayor privacidad
 - Puertas para permitir el cierre parcial del sendero durante la temporada agrícola/de cosecha (protección contra responsabilidades)
 - Señalización como propiedad privada, entrada de vehículos, etc.
 - Reconocimiento del nombre en la señalización, bancos o marcadores de milla donados a terrenos
- Asistencia: Necesita ayuda con la documentación relativa a humedales, fauna silvestre, etc., a cambio de un acuerdo.
- Contacto: Hablar con personas que han tenido éxito y con propietarios que tenían las mismas inquietudes.
 - Contactar con funcionarios locales, familiares o amigos que tengan relación con los propietarios y apoyen el proyecto.



SECCIÓN OCHO: FINANCIACIÓN

Esta sección identifica posibles fuentes de financiación y oportunidades de colaboración que pueden apoyar la planificación, el diseño, la construcción y el mantenimiento a largo plazo de senderos en la región del Área 15. La implementación de los senderos requerirá una combinación de fuentes de financiación federales, estatales, locales y privadas, a menudo interrelacionadas para impulsar los proyectos a lo largo del tiempo. La estrategia de financiación pretende ser flexible y adaptable, reconociendo que la disponibilidad de fondos, las prioridades locales y la preparación de los proyectos variarán según el condado y la comunidad.

Se prevé que los proyectos de senderos en la región se implementen de forma gradual mediante un desarrollo por fases. La mayoría de los proyectos dependerán de una combinación de programas de subvenciones competitivas, fondos de contrapartida locales y colaboraciones entre ciudades, condados, juntas de conservación, organizaciones sin ánimo de lucro dedicadas a los senderos y agencias regionales. Las fases iniciales pueden centrarse en la planificación, la ingeniería, la adquisición de servidumbres o la construcción a pequeña escala, mientras que las fases posteriores pueden implicar mayores inversiones de capital o conexiones regionales.

PROGRAMAS DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE

La Comisión de Planificación Regional del Área 15 ha aportado 6.771.897 dólares. En esta subsección se enumerarán los siguientes programas de financiación federales y estatales disponibles para financiar proyectos.

Programas de financiación federal y estatal

Programa Federal de Senderos Recreativos:

- Organismo otorgante: Departamento de Transporte de Iowa
- Requisito de contrapartida: Mínimo del 20 %.
- Actividades elegibles: Construcción de senderos, instalaciones y conexiones para senderos, adquisición de servidumbres o propiedades para senderos y operación de programas educativos relacionados con la protección ambiental y la seguridad de los senderos.
- Sitio web: <https://iowadot.gov/modes-travel/trails/federal-state-recreational-trails>
- Fecha límite de solicitud: 1 de octubre.

Programa Estatal de Senderos Recreativos:

Los fondos del Programa Estatal de Senderos Recreativos (SRT, por sus siglas en inglés) se utilizan para el desarrollo de senderos recreativos en todo el estado de Iowa y son de uso público gratuito. El uso del SRT está restringido a la construcción, mejora o adquisición de senderos recreativos.

- Organismo otorgante: Departamento de Transporte de Iowa.
- Requisito de contrapartida: Mínimo del 25 %.
- Actividades elegibles: Construcción y mejora de senderos, y adquisición de terrenos para senderos. Sitio web: <https://iowadot.gov/modes-travel/trails/federal-state-recreational-trails>
- Fecha límite de solicitud: 1 de julio.

Programa Regional de Alternativas de Transporte:



El programa regional de Alternativas de Transporte ha financiado varios proyectos en los últimos 30 años. Estos proyectos se enumeran a continuación en tablas, organizadas por condado.

- Organismo otorgante: Afiliación de Planificación Regional 15
- Requisito de contrapartida: Mínimo del 20 %
- Actividades elegibles: Construcción de senderos, aceras e infraestructura para bicicletas y peatones
- Sitio web: <https://www.area15rpc.com/transportation-alternatives-program-1>
- Fecha límite de solicitud: 1 de abril.

Aquí se muestran ejemplos de proyectos en toda la región que fueron financiados por el Programa Regional de Alternativas de Transporte (TAP):

Condado de Keokuk

Año	Nombre de Proyecto	Contribución total
2017	Belva Deer Recreation Area Trail Project	\$509,744
2019	Belva Deer Recreation Area Trail Project	\$860,000
2027	Keota School to Pool Safe Route and Intra-city Trail Project	\$281,000
Total		\$1,650,744

Table 16- Lista de proyectos financiados con fondos regionales TAP en el condado de Keokuk.

Condado de Jefferson

Year	Name of Project	Total Contribution
2001	Cedar View Trail	\$28,000
2002	Cedar View Trail	\$358,600
2003	Louden (BNSF) Bridge	\$282,951
2007	Matkin (Hwy 1) Bridge	\$125,000
2010	Loop Trail NW Segment	\$136,516
2020	Hwy 1 Trail and sidewalk (Filmore av to Libertyville Rd)	\$320,000
2027	Cedar View Trail Paving	\$498,000
Total		\$1,749,067

Condado de Mahaska

Año	Nombre del proyecto	Contribución total
2003	Hwy 63 South trail Underpass	\$158,919
2006	Eddyville Cemetery Road	\$85,008
2007	Hwy 63 North Trail Underpass	\$229,218



2016	Oskaloosa sidewalk Improvement	\$162,574
Total		\$635,719

Table 17- Lista de proyectos financiados con fondos regionales TAP en el condado de Jefferson.

Condado de Wapello

Año	Nombre del proyecto	Contribución total
1997	Eldon Gothic Park	\$74,184
1997	Ottumwa Lagoon Trail	\$132,089
2002	Market St to Quincy Av Trail	\$85,857
2007	Market St to Vine St Trail	\$38,735
2008	Gray Eagle Extension	\$161,451
2009	South Loop Trail	\$163,640
2010	Iowa Av to City Limits Trail	\$131,654
2020	Milner Neighborhood Trail	\$204,968
2026	Oxbow Lagoon Link	\$528,964
2027	West End Trail	\$238,118
Total		\$1,759,660

Table 18- Lista de proyectos financiados con fondos regionales TAP en el condado de Wapello.

Condado de Van Buren

Año	Nombre del proyecto	Contribución total
2003	Bentonsport Trail Bridge	\$62,707
2005	Keosauqua Loop Trail	\$148,000
2015	Keosauqua Riverfront Trail	\$240,000
2023	Austin Park Gateway Launch	\$208,000
2025	Lower Des Moines River Water Trail	\$318,000
Total		\$976,707

Table 19- Lista de proyectos financiados con fondos regionales TAP en el condado de Van Buren.

Financiamiento del Departamento de Recursos Naturales y Desarrollo Económico

Resource Enhancement and Protection Program:

- Organismo otorgante: Departamento de Recursos Naturales de Iowa
- Requisito de contrapartida: No se requiere contrapartida local.
- Actividades elegibles: Construcción de senderos, adquisición de servidumbres o propiedades para senderos.
- Sitio web: <https://www.iowadnr.gov/programs-services/resource-enhancement-protection-reap/reap-funding-opportunities>
- Fecha límite de solicitud: 15 de agosto.

Fondo para la Conservación de Tierras y Aguas



- Organismo otorgante: Departamento de Recursos Naturales de Iowa.
- Requisito de contrapartida: Mínimo del 50 %.
- Actividades elegibles: Senderos de observación y turismo, instalaciones de apoyo para senderos.
- Sitio web: <https://www.iowadnr.gov/about/grants-funding/land-water-conservation-fundApplication>
- Fecha límite: 15 de marzo.

Programa de Atracción Comunitaria y Turismo:

- Entidad otorgante: Desarrollo Económico de Iowa.
- Requisito de contrapartida: Se debe haber recaudado al menos el 65 % de los fondos del proyecto.
- Actividades elegibles: Construcción de senderos recreativos.
- Sitio web: <https://www.iowaeconomicdevelopment.com/Enhancelowa>
- Fecha límite de solicitud: Trimestralmente. Consulte el sitio web para obtener más información.

Subvenciones para organizaciones locales y privadas

Subvención de la Fundación del Gran Condado de Jefferson:

- Entidad otorgante: Greater Jefferson County Foundation.
- Requisito de contrapartida: No se requiere contrapartida local.
- Actividades elegibles: Proyectos que beneficien a los residentes del condado de Jefferson.
- Sitio web: <https://www.greaterjeffersoncountyfoundation.org/grants>
- Fecha límite de solicitud: 1 de julio.

Subvención de la Fundación Comunitaria del Condado de Mahaska:

- Entidad otorgante: Mahaska County Community Foundation.
- Requisito de contrapartida: No se requiere contrapartida local.
- Actividades elegibles: Proyectos que beneficien a las comunidades y organizaciones del condado de Mahaska.
- Sitio web: <http://www.mahaskafoundation.org/>
- Fecha límite de solicitud: Consulte el sitio web para obtener más información.

Fondo de Enriquecimiento Comunitario Bright Ideas:

- Awarding Agency: Ottumwa Regional Legacy Foundation
- Match Requirement: Large project greater than \$25,000, 25% is recommended.
- Eligible Activities: Projects that enrich the quality of life for residents of Ottumwa and Wapello County.
- Website: <https://www.ottumwalegacy.org/for-grantees-scholars/bright-ideas-community-enrichment-fund/>
- Application Deadline: See website for details.

Fundación del Condado de Wapello

- Entidad otorgante: Wapello County Foundation
- Requisito de contrapartida:
- Actividades elegibles: Proyectos que realcen o mejoren la calidad de vida de los residentes del condado de Wapello, proyectos públicos para el beneficio de la comunidad, iniciativas educativas, instalaciones recreativas, y atención y tratamiento médico



- Sitio web: <https://www.wapellofoundation.org/>
- Fecha límite de solicitud: 31 de agosto – Seguimiento requerido para el 1 de julio

Fundación Comunitaria del Condado de Van Buren

- Entidad otorgante: Quad Cities Community Foundation
- Requisito de contrapartida:
- Actividades elegibles: La Community Foundation of Van Buren County acepta solicitudes de subvención para proyectos y programas benéficos que abordan una amplia variedad de necesidades comunitarias, tales como arte y cultura, salud, servicios sociales, mejora de la comunidad, preservación histórica, etc.
- Sitio web: <https://www.qccommunityfoundation.org/communityfoundationofvanburencounty>
- Fecha límite de solicitud: 15 de marzo

Fundación de Dotación Comunitaria del Condado de Keokuk

- Entidad otorgante: Keokuk County Community Endowment Foundation
- Requisitos de contrapartida:
- Actividades elegibles:
- Sitio web: <https://kcendow.org/grants/>
- Fecha límite de solicitud: La solicitud debe presentarse el último día hábil de octubre; para proyectos que soliciten hasta \$25,000, la carta de intención debe entregarse antes del 31 de mayo.

¿QUÉ SIGUE?

El Plan Regional de Senderos sirve como guía para mejorar la conectividad, la seguridad y la accesibilidad de los senderos en toda la región de la RPA 15, que abarca cinco condados. De cara al futuro, los siguientes pasos garantizarán que este plan sea una herramienta activa para la toma de decisiones y el desarrollo de proyectos:

1. **Adopción y distribución del plan** – La Junta Directiva de la RPA 15 adoptará el plan y lo distribuirá a ciudades, condados, juntas de conservación y organizaciones asociadas para su consulta en las iniciativas de planificación local.
2. **Integración con planes regionales y locales** – Las recomendaciones clave se incorporarán al Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP), al Programa de Mejora del Transporte (TIP) y a futuros planes de transporte de pasajeros, garantizando la alineación con otras prioridades regionales.
3. **Priorización de proyectos y financiación** – Los proyectos de senderos de alta prioridad identificados en este plan se evaluarán para determinar su elegibilidad en programas como el Programa de Alternativas de Transporte (TAP), el Programa de Senderos Recreativos (RTP) y otras fuentes de financiación locales, estatales y federales.
4. **Desarrollo de asociaciones** – La RPC del Área 15 continuará colaborando con gobiernos locales, juntas de conservación, escuelas, organizaciones sin fines de lucro y entidades privadas para aprovechar las asociaciones y las oportunidades de financiación.
5. **Seguimiento y actualizaciones** – El plan se revisará y actualizará cada cinco años para reflejar las nuevas construcciones, las necesidades cambiantes y los datos actualizados de los senderos en el sistema de información geográfica (GIS).



COMENTARIOS DEL PÚBLICO



cityclerk@farmingtoniowa.com

To: 📧 Hector Hernandez



Wed 8/5/2026 8:20 AM

The Regional Trail Plan 2026 Update under Transportation Documents has Indian Lake Park titled wrong on page 34. It should not say “State”. Also, it says “strong lodge cabins” –I think it’s supposed to be “Stone Lodge, and Cabins”

That is all. Thank you!

Megan Muse
City Clerk
City of Farmington Pop. 579
203 Elm St
Farmington, IA 52626
Ph: 319-878-3711



During the public review period, Area 15 RPC received comments from stakeholders regarding the draft Regional Trails Plan. Comments included recommendations for correcting and clarifying trail information, improving technical descriptions, and addressing local trail conditions and priorities. Feedback from Steve Pedrick, an engineer and trail committee member of Jefferson County Trail Group, provided additional technical review of the draft and helped identify areas requiring clarification or revision. Relevant comments were incorporated into the plan where appropriate, while individual comments and detailed revisions are documented in the public comment record.



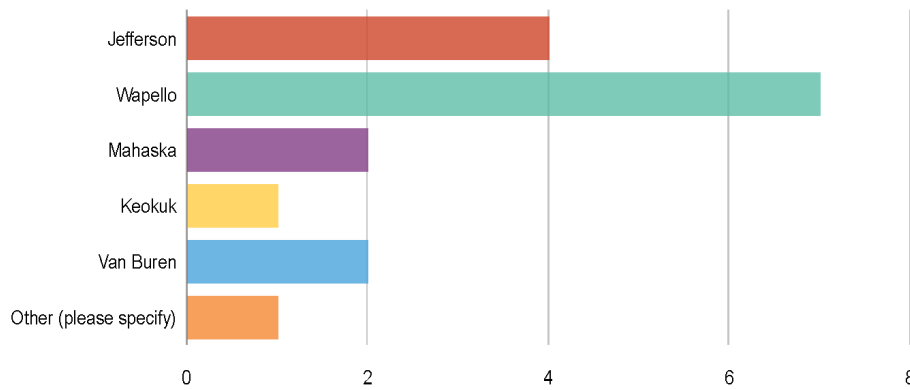
APÉNDICES

2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders

Regional Trail Plan for Community Leaders

What county are you representing?



Answers

Count

Percentage

Jefferson	4	23.53%
Wapello	7	41.18%
Mahaska	2	11.76%
Keokuk	1	5.88%
Van Buren	2	11.76%
Other (please specify)	1	5.88%

Answered: 17 Skipped: 0

Which group best describes your role?

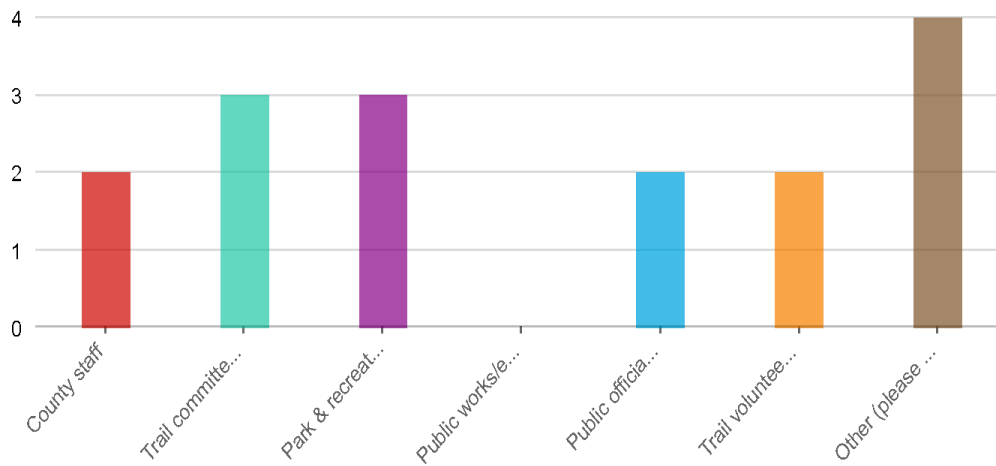
https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaeccc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

1/11



2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders



Answers

Count

Percentage

County staff	2	11.76%
Trail committee member	3	17.65%
Park & recreation staff	3	17.65%
Public works/engineering	0	0%
Public officials/elected	2	11.76%
Trail volunteer/advocate	2	11.76%
Other (please specify)	4	23.53%

Answered: 16 Skipped: 1

How familiar are you with the existing trail system in your community or...

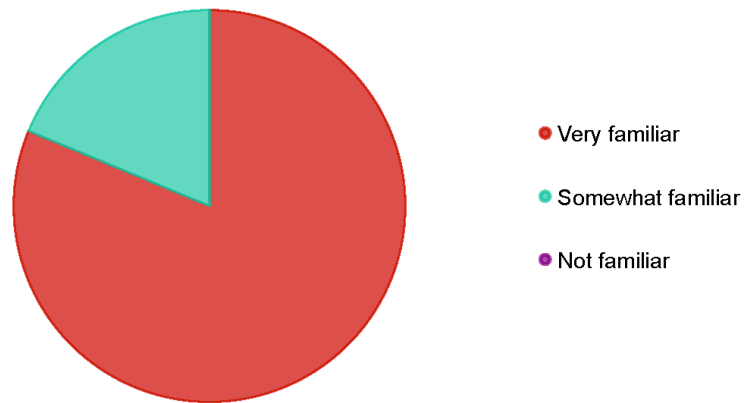
https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaecc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

2/11



2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders



Answers

Count

Percentage

Very familiar

13

76.47%

Somewhat familiar

3

17.65%

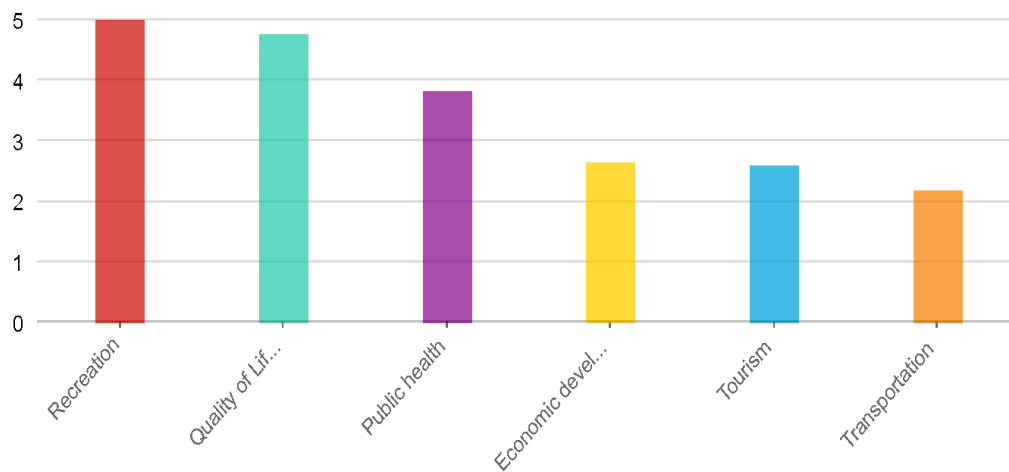
Not familiar

0

0%

Answered: 16 Skipped: 1

What benefits do trails provide to your community or county?



Average

https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaecc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

3/11



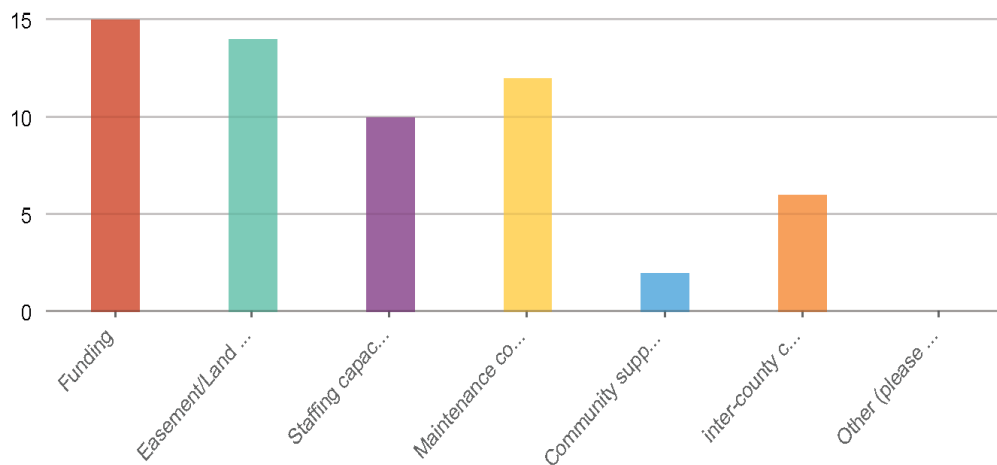
2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders

Rank	Answers	1	2	3	4	score
1	Recreation	41.18% 7	41.18% 7	5.88% 1	5.88% 1	0% 5.00 5.88% 1
2	Quality of Life	47.06% 8	11.76% 2	17.65% 3	17.65% 3	5.88% 4.76
3	Public health	5.88% 1	17.65% 3	47.06% 8	11.76% 2	17.65% 3.82 0% 0
4	Economic development	5.88% 1	5.88% 1	11.76% 2	17.65% 3	41.18% 2.65
5	Tourism	0% 0	5.88% 1	11.76% 2	35.29% 6	29.41% 2.59 17.65% 3
6	Transportation	0% 0	17.65% 3	5.88% 1	11.76% 2	5.88% 2.18

Answered: 17 Skipped: 0

What barriers limit trail implementation in your community or county?



Answers

Count

Percentage

Funding	15	88.24%
---------	----	--------

https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaecc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

4/11



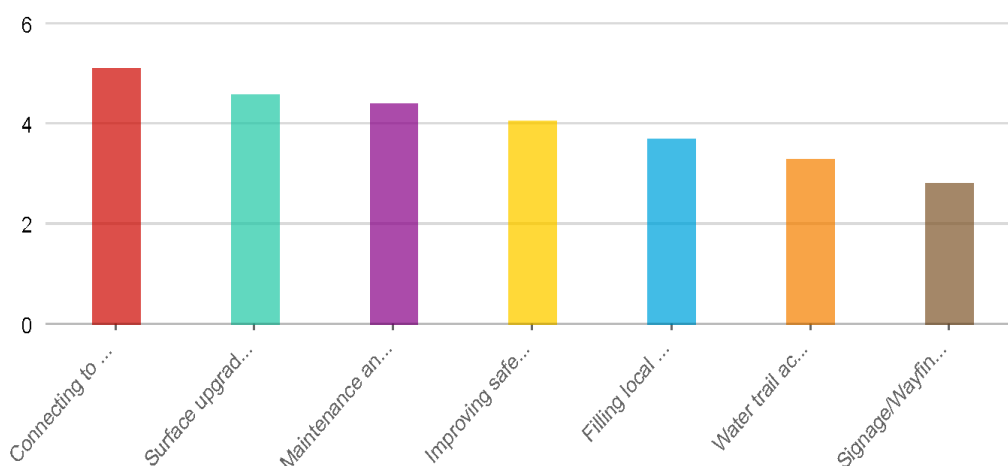
2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders

Easement/Land access	14	82.35%
Staffing capacity	10	58.82%
Maintenance costs	12	70.59%
Community support	2	11.76%
inter-county collaboration (counties & communities)	6	35.29%
Other (please specify)	0	0%

Answered: 17 Skipped: 0

Which trail investments are most important for your community or county?



Rank	Answers	1	2	3	4	5	Average score	
1	Connecting to nearby communities	41.18%	5.88%	17.65%	11.76%	11.76%	5.88%	5.88%
		7	1	3	2	2	1	1
2	Surface upgrades	17.65%	11.76%	17.65%	29.41%	17.65%	4.59	
		3	2	3	5	3		
3	Maintenance and operations	23.53%	23.53%	11.76%	5.88%	0%	17.65%	17.65%
		4	4	2	1	0	3	3
								4.06

https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaecc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

5/11



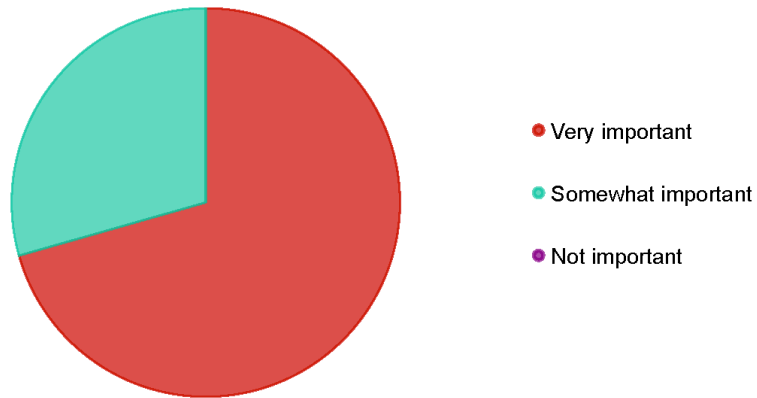
2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders

4	Improving safety at crossings	11.76%	29.41%	5.88%	11.76%	0%	29.41%	11.76%
		2	5	1	2	0	5	2
5	Filling local gaps	5.88%	5.88%	23.53%	11.76%	23.53%	29.41%	0%
		1	1	4	2	4	5	0
-	Water trail access	0%	17.65%	11.76%	23.53%	11.76%	0%	35.29%
		0	3	2	4	2	0	6

Answered: 17 Skipped: 0

How important is regional coordination for trail development?



Answers

Count

Percentage

Very important	12	70.59%
Somewhat important	5	29.41%
Not important	0	0%

Answered: 17 Skipped: 0

Would your community or county be willing to partner on regional trail...

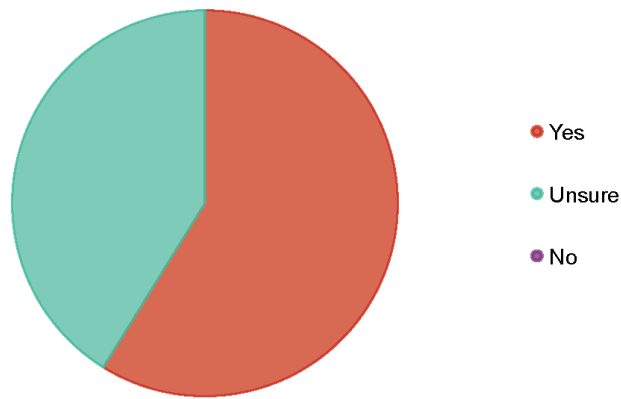
https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaecc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

6/11



2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders

**Answers****Count****Percentage**

Yes

10

58.82%

Unsure

7

41.18%

No

0

0%

Answered: 17 Skipped: 0

What trail projects in your county are “shovel-ready” or moving toward funding?

The word cloud requires at least 20 answers to show.

Response**Count**

Not sure

2

west end levy

1

We have some water trail plans for the south skunk and the Des Moines river. We just have not had the time or the resources to get started working on them at this point.

1

oxbow loop trail. New trail on Court street. Trail from Ottumwa to Fairfield. Trail from Ottumwa to Oskaloosa.

1

ox bow trail, trail to eldon and oskaloosa

1

https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaecc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

7/11



2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders

Nothing that I am aware of at the moment	1
None that I know of right now. There has been talk about connecting our loop trail in Fairfield to Vedic City north of town but I don't believe there is any solid plan for that as of now, it has just been talked about	1
I'm not sure about countywide projects but in Keosauqua the replacement of half of the Keo loop Trail with new concrete surface. Fundraising will begin this spring for the second half. The first half was replaced in fall 2025. There are no new trail projects planned at this time.	1
Closing the current trail loop in Oskaloosa on the east side of Oskaloosa	1
Ceder View Trail Paving- Shawn Morrissey would have most up-to-date information	1

Answered: 11 Skipped: 6

Which long-term regional trail projects do you think should remain in the plan even if they...

The word cloud requires at least 20 answers to show.

Response	Count
trails to eldon and oskaloosa, bloomfield, and fremont	1
Trail connection to Libertyville Whitham Woods extension/ easement which would allow the trail to continue through a wooded section, not along the side of the road.	1
Ottumwa to Pella, Ottumwa to Fairfield	1
not sure but I would love to see Ottumwa connected to Eldon, Batavia, Agency, Fairfield, Oskaloosa, Bloomfield	1
Not sure	1
New trail on court street. Trail from Ottumwa to fairfield. Trail from ottumwa to oskaloosa	1
Garrison rock	1
Connection to Lake Keomah Connection to Marion county/ Lake Red Rock	1
Connecting the Keosauqua Sunset Trail by the ballfield to the high school, which would go around the edge of the golf course.	1

https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaecc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

8/11



2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders

Connecting Fairfield to libertyville and Ottumwa. Or looking at connecting Fairfield to Brighton in Washington county.

1

Connecting all the Cities within Wapello County with a Master Trail System.

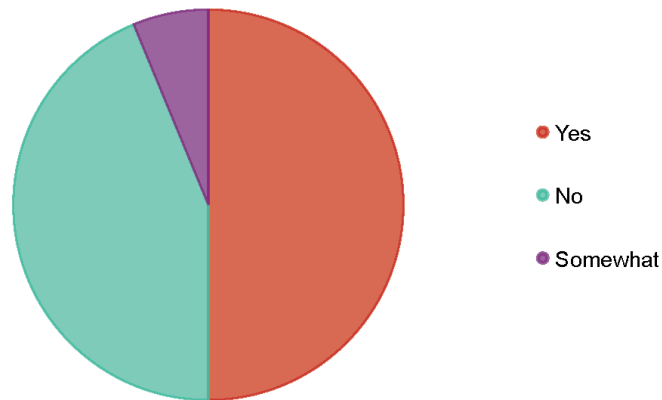
1

Adding to our existing trail

1

Answered: 12 Skipped: 5

Are you familiar with any existing or potential water trails in your county?

**Answers****Count****Percentage**

Yes

8

47.06%

No

7

41.18%

Somewhat

1

5.88%

Answered: 16 Skipped: 1

If you are aware of water trails, what improvements should be prioritized?

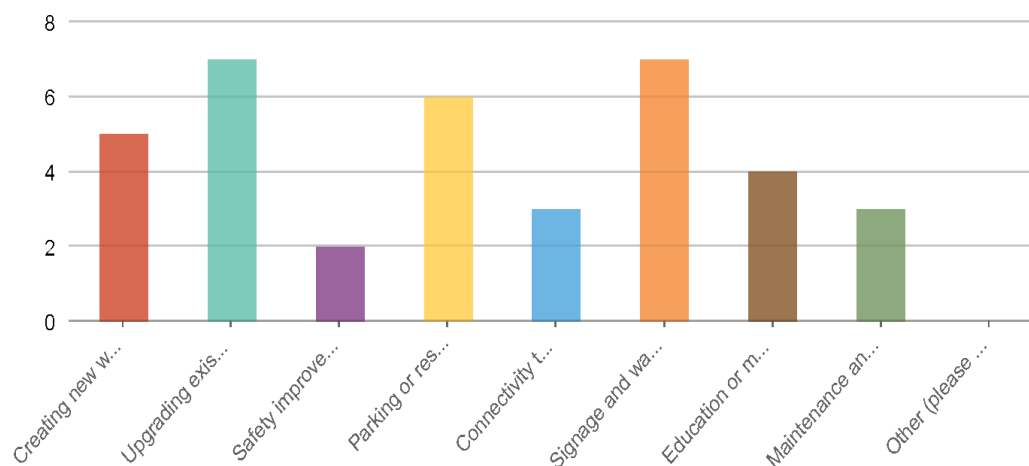
https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaecc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

9/11



2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders



Answers

Count

Percentage

Creating new water trail access	5	29.41%
Upgrading existing water trail access	7	41.18%
Safety improvements	2	11.76%
Parking or restroom improvements	6	35.29%
Connectivity to nearby towns or parks/trails	3	17.65%
Signage and wayfinding along waterways	7	41.18%
Education or mapping resources	4	23.53%
Maintenance and debris removal	3	17.65%
Other (please specify)	0	0%

Answered: 8 Skipped: 9

From your perspective, what is the single most important action needed to advance trail...

The word cloud requires at least 20 answers to show.

https://survey123.arcgis.com/surveys/564feaecc6845b2857a457fc1cd7a21/analyze?position=0.what_county_are_you_representin

10/11



2/2/26, 9:57 AM

Regional Trail Plan for Community Leaders

Response	Count
Trying to get land easements to build the trail and then the funding and support to maintain those new trails.	1
Secure more Local and State Funding to continue the Wapello County Trails System.	1
more funding and more easements	1
More and younger volunteers, and as always additional funds, although our local foundations are always helpful with funding. On another note, the immense amount of paperwork required for the bigger state and federal grants is a burden on our employees at City Hall. Very small cities don't have their own engineering departments. It's a shame that some of the money to build trails has to be spent on engineers to complete all of the compliance requirements	1
More active participants in our trails council, this includes a need for younger people.	1
Many communities our size have paved trails and we currently have a very small percentage that are paved. As construction costs rise, I think we need to have a plan to begin moving forward with larger sections being paved.	1
land easements and funding for connecting trails	1
inner city trails	1
Getting support from the community to move forward with the projects and finding someone with experience to lead the effort	1
Funds	1
Funding, more easements, and expanding the trail system in all directions.	1
coordination with other counties to start linking trails and communities	1
Communication and county support to move forward. Highlighting the importance of the trail, the impact of trails to a community.	1

Answered: 13 Skipped: 4