



8 y 16 de mayo de 2017

Gracias por participar en la Reunión Abierta Informativa para el Público, relacionada con el ensanchamiento propuesto de la Carretera Estatal (SR) 20 desde Canton hasta Cumming (I-575 a N. Corners Parkway), Números de Identificación de los Proyectos (P.I.): 0009164, 0014131, 0014132, 0014133, 0002862 y 0003682. Nos proponemos alcanzar dos metas: 1) brindarle a usted información sobre el proyecto propuesto y 2) darle la oportunidad de expresar sus comentarios sobre dicho proyecto. En este paquete, usted encontrará una descripción del proyecto con las Preguntas Frecuentes, un mapa del lugar del proyecto y un formulario de comentarios.

Cuando ingrese en la sala, mire los materiales visuales del proyecto. Los representantes del Departamento de Transporte de Georgia (GDOT), con sus etiquetas de identificación, están a su disposición para explicarle el proyecto y responder sus preguntas. No habrá una presentación formal.

Esperamos que aproveche la oportunidad de comunicarle a GDOT lo que usted piensa del proyecto. A continuación, se mencionan varias maneras de expresar sus comentarios sobre el proyecto. Sus comentarios son importantes para nosotros; usted puede comunicarlos en alguna de las maneras siguientes. Le responderemos, usualmente por escrito, dentro de los próximos 45 días. Todos los comentarios formarán parte del registro oficial del proyecto.

Mientras participa en la reunión abierta, **puede hacer sus comentarios hoy**, rellenando el formulario provisto con este paquete y dejándolo en la urna, o puede hacerlos en forma verbal a la estenógrafa, quien transcribirá sus comentarios.

Además, puede **enviar sus comentarios alrededor del martes 30 de mayo de 2017**, de las maneras siguientes:

- En Internet, en el sitio web www.dot.ga.gov/PS/Public/PublicOutreach.
 1. En el menú desplegable hacia abajo *By Project* (Por Proyecto), seleccione la lista de proyectos siguiente: *SR 20 Improvements 2017* (Mejoras de SR 20 2017) y haga clic en *Go* (Ir);
 2. luego, haga clic en *Comment* y siga las instrucciones para ingresar sus comentarios.
- Envíe el formulario de comentarios por correo al Sr. Eric Duff, Georgia Department of Transportation, 600 West Peachtree Street NW, 16th Floor, Atlanta, Georgia 30308.

Los materiales visuales y los planos del proyecto estarán disponibles para su revisión hasta el 30 de mayo de 2017, en la página *Public Outreach* (Alcance Comunitario) del sitio web www.dot.ga.gov, arriba mencionado, o el sitio web de las mejoras de SR 20: <http://www.dot.ga.gov/BuildSmart/Projects/Pages/SR20Improvements.aspx>. Además, habrá copias impresas en la Oficina de Distrito 1 de GDOT, ubicada en 2505 Athens Highway SE, Gainesville, GA 30507 y la Oficina de Distrito 6, ubicada en 500 Joe Frank Harris Pkwy., Cartersville, GA 30120-0010. Luego del periodo de comentarios públicos, una copia de todos los comentarios recibidos estará disponible a pedido. Para obtener información adicional sobre el historial del proyecto y una lista de preguntas frecuentes, examine los materiales y documentos de reuniones públicas anteriores en el sitio web <http://www.dot.ga.gov/BS/Projects/SpecialProjects/SR20Improvements.aspx>.

Una vez más, le agradecemos sumamente su participación en esta sesión abierta informativa. Si tiene preguntas o necesita información adicional, comuníquese con la Gerente de Proyectos, Cleopatra James, o el analista ambiental, Aaron Burgess, a la dirección de correo electrónico: SR20Improvements@dot.ga.gov.

Cordialmente,

A handwritten signature in blue ink that reads 'Eric Duff' followed by a stylized flourish.

Eric Duff

Administrador Ambiental del Estado
Departamento de Transporte de Georgia

Identificación del Proyecto N°: 0009164, 0014131, 0014132, 0014133, 0002862, 0003682 Condados: Cherokee y Forsyth

El motivo de nuestra reunión:

Nosotros hemos organizado esta reunión para presentar las mejoras propuestas. El objeto de estas Reuniones Abiertas Informativas es comunicarnos otra vez con el público después de las Reuniones Abiertas en diciembre de 2016 y presentar el diseño del proyecto revisado, el cual incorpora las opiniones del público, recabadas en las reuniones anteriores. El concepto revisado aborda cuestiones de interés identificadas previamente, cuando es posible. Además, la Reunión Abierta presenta materiales informativos sobre el crecimiento histórico en la zona, los cambios hechos como resultado de las opiniones del público, representaciones del diseño propuesto, medianas, embalses y el cronograma del proyecto. A nosotros nos interesa su opinión final sobre los cambios, antes de pasar al proceso de adquisición de la servidumbre de paso. El proyecto propuesto es necesario para mejorar la movilidad y seguridad y para reducir la congestión de tráfico por SR 20, desde I-575 en el condado de Cherokee hasta North Corners Parkway en el condado de Forsyth.

Descripción del proyecto:

El proyecto propuesto ensancharía un tramo de 20 millas aproximadamente de la carretera SR 20 entre I-575 en el condado de Cherokee y North Corners Parkway en el condado de Forsyth. El proyecto propone un total de seis carriles, con tres carriles de viaje en cada dirección (dos carriles de 11 pies y un carril de 12 pies), separados por una mediana elevada. La servidumbre de paso necesaria tendría un rango entre 200 y 250 pies. Además, el proyecto propone mejoras innovadoras de intersecciones en todo el corredor vial, con numerosos Cruces Restringidos de Giro en U (*Restricted Crossing U-Turn, RCUT*) para mejorar la seguridad. Todavía se están considerando medianas con giros en U en estas dos intersecciones: SR 371/Post Road y Bethelview Road.

Este proyecto del corredor vial fue dividido en seis (6) proyectos, con los límites siguientes:

- PI 0009164 – I-575 a Scott Road (1,2 millas)
- PI 0014131 – Scott Road a Union Hill Road (2,0 millas)
- PI 0014132 – Union Hill Road a East Cherokee Drive (3,2 millas)
- PI 0014133 – East Cherokee Drive a SR 369 (2,1 millas)
- PI 0002862 – SR 369 a SR 371/Tribble Road (6,3 millas)
- PI 0003682 – SR 371/Tribble Road a North Corners Parkway (5,2 millas)

Preguntas frecuentes (basadas en los comentarios recibidos de las Reuniones Abiertas Informativas para el Público de diciembre):

Para obtener información adicional sobre el historial del proyecto y una lista de preguntas frecuentes, examine los documentos y materiales de las reuniones públicas anteriores en el sitio web <http://www.dot.ga.gov/BS/Projects/SpecialProjects/SR20Improvements.aspx>.

¿Cuál es el objeto de este proyecto?

El objeto del proyecto de mejoras del corredor vial SR 20 es mejorar la carretera SR 20 entre I-575 en Canton y North Corners Parkway en Cumming para reducir la congestión de tráfico hasta un nivel aceptable, resolver las altas tasas de accidentes y mejorar la movilidad y conectividad de este a oeste entre Canton y Cumming. SR 20 es clasificada como una mezcla de una Arteria Principal Rural y Urbana en el condado de Cherokee y una Arteria Principal Urbana en el condado de Forsyth. Una ruta clasificada como *arteria* sirve para facilitar el tráfico entre colectoras y autopistas. Además, sirve para desplazar flujos de tráfico de larga distancia entre centros de actividad importantes, al nivel de servicio más alto posible.

La misión de GDOT es proveer un sistema de transporte ecológico, conectado y seguro que mejore la competitividad económica de Georgia, al funcionar de manera eficiente y al comunicarse efectivamente para forjar alianzas sólidas.

¿Qué beneficios aporta el proyecto para los viajantes locales (por comparación con las personas que viajan para trabajar)?

Los viajantes locales acceden a residencias, negocios y calles laterales de punta a punta del corredor vial de las mejoras propuestas de SR 20. Los conductores locales tienden a hacer viajes más cortos con más frecuencia y pueden hacer más giros, comparados con las personas que solo viajan de paso para trabajar de Canton a Cumming. Es posible que los conductores locales, que tienden a dar vueltas con más frecuencia, enfrenten más puntos de conflicto al girar, así como problemas de congestión de tráfico en zonas más localizadas. Esos conductores se beneficiarían con las mejoras de SR20 si se desarrollara una carretera más eficaz que aumente la capacidad para reducir la congestión de tráfico, actualice el diseño de dicha carretera de acuerdo con normas de ingeniería actuales e incorpore medianas que contribuyan a proveer una infraestructura que mejore el flujo de tráfico y promueva comportamientos más seguros de los conductores para todos los vehículos.

El volumen de tráfico, comparado con la capacidad de la carretera existente, limita sobremanera la movilidad de este corredor vial; por ello, tanto el tráfico local como el de paso tarda más tiempo en realizar un viaje, y generan condiciones que pueden llevar a los conductores a asumir más riesgos. Además, debido a los grandes volúmenes de tráfico, los conductores que tratan de girar a la izquierda desde SR20 o ingresar en SR20 desde entradas de autos y calles laterales pueden experimentar largas demoras debido a la congestión de tránsito en la carretera. En consecuencia, se compromete la seguridad cuando los conductores tratan de girar. El aumento de la capacidad y el control de los puntos de acceso a lo largo de SR20 facilitará tanto los viajes locales, ya que proveerá una infraestructura que permita que el conductor tome decisiones más seguras, como los viajes a una distancia más larga.

Los conductores locales que necesitan girar con más frecuencia se verían beneficiados con la instalación de medianas a lo largo de este corredor vial, al separar los vehículos que *giran del tráfico de paso* y al limitar los lugares de giro por el corredor vial. De esta manera, el vehículo cuenta con un lugar seguro donde girar, y se reduce la cantidad de puntos de conflicto para los giros y se mejoran las expectativas de los conductores. El tipo de mediana propuesta a lo largo de SR 20 son intersecciones con Cruces Restringidos de Giro en U (*Restricted Crossing U-Turn, RCUT*). Las intersecciones con RCUT se han instalado en muchos estados de los Estados Unidos. Los estudios de investigación federales demuestran una reducción en el número total de accidentes en dichos lugares del 28% al 44%. Además, estos estudios han demostrado una disminución en el número de accidentes con víctimas fatales de más de la mitad.

Los RCUT también pueden mejorar las operaciones viales generales, aun cuando se considera la distancia adicional recorrida por el tráfico que ingresa desde una calle menor o una entrada de autos. Aunque los RCUT pueden aumentar un poco el tiempo de viaje durante periodos con bajos volúmenes de tráfico, se ha comprobado que estos cruces disminuyen las demoras durante periodos con mayores volúmenes de tráfico. Por ello, se reduce el tiempo que se tarda en despejar una intersección y reiniciar velocidades de viaje normales y, por lo tanto, se crea un beneficio general para los usuarios de calles locales, así como para los vehículos que se desplazan por SR20.

¿Por qué se debe ensanchar Cumming Hwy/Canton Hwy/SR 20 en vez de otra ruta?

Como Cumming Hwy/Canton Hwy es una ruta estatal y está clasificada como una arteria también, esta es la carretera principal por donde se desplaza la mayor parte del tráfico de este a oeste entre Canton y Cumming y entre las calles locales y colectoras con conexiones a I-575 y SR 400. La topografía y el terreno también tienen mucha influencia sobre las ubicaciones de esta carretera e imponen limitaciones para rutas alternativas de este a oeste.

A comienzos del proceso de desarrollo del proyecto, se evaluaron un número de alternativas conceptuales distintas, incluido el desvío de SR20 a SR369 o Bethelview Road, así como la construcción de autopistas nuevas paralelas hacia el norte y hacia el sur de la carretera SR20 existente. Aunque la alternativa de SR 369 ofrecía mejoras para la seguridad, no aportó mejoras aceptables para la congestión de tráfico (por ejemplo, el Nivel de Servicio que es una medida cualitativa usada para asignar calificaciones con letras para representar los niveles de tránsito, basándose en medidas de rendimiento, tales como velocidad, densidad, etc.) y la movilidad (por ejemplo, Ahorro en el Tiempo de Viaje), al comparar esta alternativa con las otras alternativas conceptuales. La alternativa de Bethelview Road no pasó el análisis cualitativo, porque no satisfizo los requisitos de movilidad o congestión tampoco. Las autopistas ofrecían beneficios para la movilidad y congestión, pero no eran alternativas rentables debido al terreno extremo y la cantidad de servidumbre de paso que se necesitaría adquirir para construir esas autopistas.

¿Cómo será el Calendario del Proyecto en adelante?

El calendario para la construcción del proyecto de mejoras de SR20 está acelerado. El inicio de la adquisición de la servidumbre de paso está programado para el 2017, y se la adquirirá por etapas. El primer proyecto que permitirá la construcción está programado para el 2019.

¿Por qué el proyecto incluye 6 carriles?

En general, GDOT planifica y diseña proyectos que puedan satisfacer de manera suficiente las demandas de tráfico hasta 20 años después de la terminación de los proyectos. Los datos de tráfico en el corredor vial SR20 se analizaron y proyectaron para el año de diseño de 2045, basándose en las tasas de crecimiento previstas y modalidades basadas en el crecimiento histórico, así como el crecimiento anticipado, junto con las iniciativas de planificación de ciudades y condados. El análisis de los volúmenes de tráfico previstos y actuales en esta zona demuestra que un número menor a 6 carriles no sería suficiente en el año de diseño. GDOT comparó el costo e impactos de una carretera con 4 carriles, en vez de 6 carriles, y constató que el costo de adquisición de una servidumbre de paso y la construcción de 4 carriles costaría solamente el 4,2% menos que el costo general para 6 carriles. GDOT determinó que la construcción de seis carriles era la mejor opción para una movilidad a largo plazo, así como en función del costo/beneficio. Los tres (3) carriles en cada dirección consistirían en dos (2) carriles de 11 pies y un (1) carril de 12 pies.

¿Cómo se resolverán los problemas de movilidad en Cumming?

El proyecto propuesto se conectaría con el tramo existente de 5 carriles al oeste de Cumming en North Corners Parkway y, de esta manera, habría una carretera continua con múltiples carriles desde el oeste, más allá de la cadena montañosa de Sawnee Mountain y hacia Cumming. Al continuar la carretera con múltiples carriles hacia el tramo existente de 5 carriles, el proyecto propuesto no excluiría ninguna opción de circunvalación futura que se pudiera desarrollar para circular por Cumming. La barrera geográfica de Sawnee Mountain y su cadena montañosa hacia el sur limita de manera significativa las oportunidades para una ruta alternativa en torno a Cumming. En la actualidad, se están diseñando y construyendo mejoras de ensanchamiento por Bethelview Road y Post Road. Cuando estas estén

Identificación del Proyecto N °: 0009164, 0014131, 0014132, 0014133, 0002862, 0003682 Condados: Cherokee y Forsyth

terminadas, se prevé que algunos vehículos dejarán de circular por SR 20 entre estas calles y Cumming, y habrá una mayor movilidad en el área. Una vez concluidas estas mejoras adicionales de calles y resueltos los patrones de tráfico, se podrá evaluar la necesidad de otras mejoras por Cumming y formular soluciones.

¿Por qué se necesitan las intersecciones con RCUT?

Una de las metas más importantes de este proyecto es reducir las tasas de accidentes y mejorar la seguridad por SR20. Las intersecciones con Cruces Restringidos de Giro en U (RCUT) se han instalado en muchos estados de los Estados Unidos, y los estudios de investigación federales demuestran una reducción en el número total de accidentes en dichos lugares del 28% al 44%. Además, estos estudios han demostrado una disminución en el número de accidentes con víctimas fatales de más de la mitad.

Los RCUT también pueden mejorar las operaciones viales generales, aun cuando se considera la distancia adicional recorrida por el tráfico que ingresa desde una calle menor o una entrada de autos. Aunque los RCUT pueden aumentar un poco el tiempo de viaje durante periodos con bajos volúmenes de tráfico, se ha comprobado que estos cruces disminuyen las demoras durante periodos con mayores volúmenes de tráfico. Por ello, se reduce el tiempo que se tarda en despejar una intersección y reiniciar velocidades de viaje normales y, por lo tanto, se crea un beneficio general para los usuarios de calles locales, así como para los vehículos que se desplazan por SR20.

¿Qué es una mediana con giro en U?

Se propone una intersección con una mediana con giro en U para mejorar la seguridad y capacidad. Las estadísticas demuestran lo siguiente:

- Una reducción del 16% en la cantidad total de accidentes
- Una reducción del 30% en la cantidad de accidentes con víctimas lesionadas
- Una reducción del 50% en los puntos de conflicto de vehículos
- Una reducción del 33% en los puntos de conflicto entre vehículos y transeúntes
- Un aumento del 15% al 40% en el rendimiento total
- Una reducción del 20% al 40% de vehículos detenidos en la red
- Una reducción del 17% en el tiempo de viaje

Además, una mediana con giro en U demanda menos servidumbre de paso, porque se eliminan los carriles de giro a la izquierda desde la intersección, y se los reemplaza por giros a la izquierda en la mediana, después de pasar por la intersección.

Para obtener más información, mire este video: https://www.youtube.com/watch?v=fshW_O_XggI.

¿Qué sucede si se necesita mi propiedad para este proyecto?

Si se necesita su propiedad para un proyecto, usted tiene derecho a recibir el valor de mercado justo de dicha propiedad. Este valor se determina a partir de tasaciones, preparadas por tasadores independientes sumamente calificados. Usted o su representante tendrán la oportunidad de acompañar al tasador durante la inspección de su propiedad.

Otros tasadores calificados y experimentados examinarán las tasaciones para verificar la exactitud de la investigación y si el método utilizado fue apropiado y para asegurarse de que se hayan considerado todos los factores importantes. Se le ofrecerá la cantidad total de la cotización aprobada final del valor justo de mercado. No se intentará comprar su propiedad por una cifra menor. Se le hará esta oferta por

Departamento de Transporte de Georgia | Reunión abierta e informativa para el público Folleto

Identificación del Proyecto N°: 0009164, 0014131, 0014132, 0014133, 0002862, 0003682 Condados: Cherokee y Forsyth

escrito, y la oferta indicará la fecha legal del inicio de las negociaciones para comprar su propiedad por parte del Departamento.

Se puede obtener una información más detallada en:

<http://www.dot.ga.gov/PartnerSmart/Public/Documents/Right-of-Way/ROWBrochure-English.pdf>.

¿Cuáles son las etapas de la construcción? ¿Cuáles son los impactos previstos de la construcción?

La construcción de la carretera tendrá lugar en varias etapas. No prevemos que habrá desvíos de SR 20 durante la construcción. Algunas de las calles laterales que tienen vías adyacentes cercanas podrán estar cerradas en alguna medida, con desvíos o desviaciones a estas vías adyacentes para el acceso continuo a SR20. El contratista deberá garantizar el acceso a todas las propiedades durante toda la construcción. Este acceso también se podrá facilitar mediante el uso de entradas de autos y calles menores temporales.

El curso probable de la construcción incluirá la construcción de carriles nuevos a un costado u otro de la carretera SR20 existente mientras el tráfico sigue circulando por esta. Luego, el tráfico cambiará a los carriles recién construidos mientras se terminan las obras en la porción restante. Una vez construidos todos los carriles, se habilitará el uso completo de toda la carretera.

¿Existe la oportunidad de hacer comentarios sobre los tratamientos estéticos del proyecto (paisajismo, iluminación, aceras, etc.)?

¡Sí! Los planos propuestos presentados en las reuniones públicas en diciembre de 2016 fueron conceptuales; es usual que los detalles estéticos y de paisajismo se resuelvan más tarde en el proceso. Está previsto plantar césped en las medianas que tengan un ancho apropiado, por ejemplo, en general, donde hay más de 8 pies de ancho entre la banquina y la canaleta que abarcan la mediana elevada para facilitar el podado del césped y el mantenimiento. Cuando se reduce el ancho de la mediana elevada para acomodar los carriles de giro, entonces la mediana elevada será de hormigón. Es nuestra meta construir una vía que satisfaga el propósito y la necesidad de esta ruta estatal importante y que se adapte a la comunidad local al mismo tiempo. Puede expresar sus comentarios sobre los tratamientos estéticos en su formulario de comentarios.

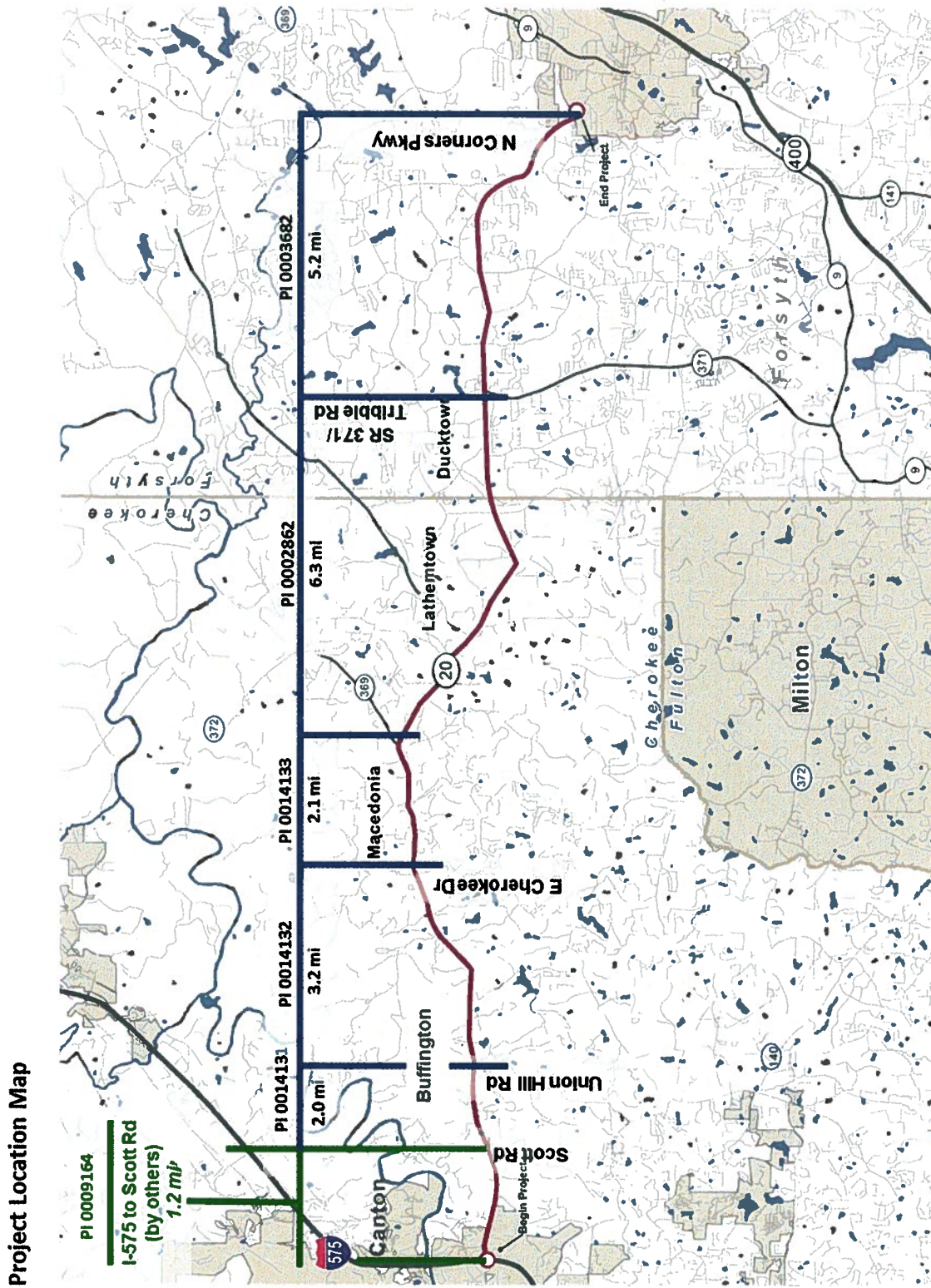
¿Cuáles son los cambios principales desde las Reuniones Abiertas Informativas para el Público en diciembre de 2016?

<i>Buffington</i>
<ul style="list-style-type: none">• Barrio Forest Creek - Se alejó la alineación del barrio para proteger el monumento de la entrada. Se repasó el tráfico y, debido a los niveles de tránsito, la intersección no garantiza una señal. Además, se está considerando una separación completa en la mediana en este lugar.
<i>Macedonia</i>
<ul style="list-style-type: none">• Hampton Station - Se repasó el tráfico y, debido a los niveles de tránsito, la intersección no garantiza una señal. Además, se está considerando una separación completa en la mediana en este lugar.• Sendero multipropósito - Se repasó el pedido para prolongar el sendero multipropósito a lo largo de SR20 en todo el condado de Cherokee; sin embargo, este proyecto no está en el plano maestro ni se incluirá en este proyecto.• Cherokee Veterans Park – No hay una señal planificada, pero la necesidad de una señal de tránsito se repasará cuando se inaugure el parque y se normalice el volumen de tráfico.
<i>Lathemtown</i>
<ul style="list-style-type: none">• Old Mill Road- Se eliminó la realineación cuando se repasó el tráfico, y esta intersección no garantizaría una señal. No se proveerá una separación completa de la mediana.• Lathemtown– Se repasó el área, y se mantuvo la alineación, como se propuso en 2016.

Departamento de Transporte de Georgia | Reunión abierta e informativa para el público Folleto

Identificación del Proyecto N °: 0009164, 0014131, 0014132, 0014133, 0002862, 0003682 Condados: Cherokee y Forsyth

<ul style="list-style-type: none">• Holbrook Campground Rd - Se allanó la curva para lograr la velocidad establecida en el diseño.• Holbrook Campground Rd y Cherokee Ranch - Cambio en la alineación.
<i>Ducktown</i>
<ul style="list-style-type: none">• Franklin Goldmine Road- Se eliminó la realineación cuando se repasó el tráfico, y esta intersección no garantizaría una señal.
<i>Cumming</i>
<ul style="list-style-type: none">• Intersección de Bethelview Road – Se repasaron los pedidos para una intersección tradicional, y esto se está considerando todavía. Una intersección tradicional presenta desventajas porque no funcionaría en el año de diseño con tres carriles de giro a la izquierda. Esto causaría una mayor necesidad de espacio debido al número mayor de carriles que se necesitarían y mayores impactos de la servidumbre de paso.• Mountain View Church– Se agregó un giro a la izquierda para el acceso directo.• River of Life Church– Se agregó un giro a la izquierda para el acceso directo y se cambió la alineación para ahorrar estacionamiento.• Highlands at Sawnee - Se repasó el tráfico y, debido a los niveles de tránsito, la intersección no garantiza una señal.• Sawnee Mountain - Se allanó la curva para satisfacer la velocidad establecida en el diseño.
<i>Conceptos generales</i>
<ul style="list-style-type: none">• El tramo típico se redujo de tres carriles de 12 pies a dos carriles de 11 pies y a un carril de 12 pies en cada dirección.• Se refinaron los límites del proyecto.• Se agregaron más RCUT para brindar más opciones para los movimientos de giro en U.• Se revisaron las ubicaciones y tamaños de los embalses.• Se aprobó la señal de tránsito en Canton Exchange. Se continuó evaluando las señales de tráfico.



Mapa de ubicación del proyecto
I-575 a Scott Rd. (por otros) 1,2 millas

Departamento de Transporte de Georgia | Reunión abierta e informativa para el público Folleto

Identificación del Proyecto N °: 0009164, 0014131, 0014132, 0014133, 0002862, 0003682 Condados: Cherokee y Forsyth

¿Cómo se enteró de esta reunión abierta (marque las opciones que correspondan)?

Radio **Periódico** **Carteles** **Noticia** **Otro motivo**

Envío masivo de emails **Redes sociales** **Volante**

¿Fue el lugar de la reunión abierta conveniente para que usted asistiera? **Sí** **No**

Si no lo fuera, por favor sugiera un lugar general que sea más conveniente para su comunidad.

¿Fue la hora de la reunión conveniente para que usted asistiera? **Sí** **No**

Si no lo fuera, por favor sugiera un horario que sea más conveniente para usted.

¿El Personal del Departamento de Transporte respondió sus preguntas? **Sí** **No**

¿Comprende de qué se trata este proyecto después de asistir a esta reunión? **Sí** **No**

Comparta otros comentarios o sugerencias para mejorar las formas en que GDOT organiza las Reuniones Abiertas:

Envíe por correo a:
Mr. Eric Duff
Georgia Department of Transportation
600 West Peachtree Street, NW – 16th Floor