

informa que, de forma genérica, le parece adecuada la solución propuesta en el estudio informativo. Con el fin de independizar el tráfico local de los movimientos de largo recorrido, propone que, partiendo del enlace N-401-N-400 ya construido y apoyándose en la N-401 hacia la colonia de «Las Nieves», salve el polígono por su lado oeste, conectando con el desdoblamiento norte propuesto a partir del punto kilométrico 48,000, aproximadamente. Considera que se deberá incluir la mejora y readaptación del tramo urbano del polígono industrial de Santa María de Bequerencia, ampliando su desarrollo hasta conectar con la solución que se adopte.

Con respecto al trazado, indica que en el posterior proyecto de construcción se analicen las características funcionales y de seguridad vial de los tramos a utilizar de las carreteras existentes para alcanzar las características de las autovías de nueva construcción. Dichas actuaciones tendrán especialmente incidencia en los subtramos: variante de Torrijos y puente sobre el Guadarrama-Toledo.

Por último, señala que se deberán mejorar las conexiones con los núcleos de población próximos a la vía, incorporando nuevos ramales a los enlaces, y mejorar el diseño de los mismos; que el proyecto de construcción deberá tener en cuenta la actual denominación de las carreteras autonómicas.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento indica, con respecto a este tramo, que la solución propuesta interfiere en el punto kilométrico 15,100 y 15,300 con la línea de ferrocarril Madrid-Valencia de Alcántara, que asimismo es cruzada mediante paso superior en el punto kilométrico 17,000 y que por tanto se deberá respetar el gálibo indicado en la normativa de RENFE y garantizar la viabilidad de duplicación de vía en la línea. Asimismo, realiza una relación de las interferencias de las otras soluciones estudiadas con las líneas ferroviarias.

El Ayuntamiento de Toledo muestra su conformidad con la opción denominada Desdoblamiento 1b y Desdoblamiento Sur y rechaza la opción de aprovechamiento de la avenida del Tajo y el desdoblamiento de la N-400, por los aspectos negativos para la ciudad y para el barrio del polígono.

La Diputación Provincial de Toledo manifiesta que la solución definitiva que se adopte debe contemplar la mejora de los accesos a las poblaciones cercanas así como el estudio de solución del cruce, no sólo con las carreteras provinciales sino también con todos los caminos locales de uso agrícola y ganadero existentes.

El Ayuntamiento de Corral de Almaguer muestra su conformidad con la alternativa de Desdoblamiento Sur.

El Ayuntamiento de Bargas rechaza la construcción de la alternativa-1, proponiendo el Desdoblamiento Norte-1b, apoyando la construcción del viaducto de 450 metros que conecta con la Ronda Norte, de Toledo.

El Ayuntamiento de Olías del Rey (Toledo) considera más viable la solución Desdoblamiento Norte 1a.

Don Marcelo García Román, «La Rozuela, Sociedad Anónima» (Toledo), informa que la solución propuesta Desdoblamiento Norte, por Bargas, afecta a una zona de regadío por aspersión mediante «pivots».

Don Javier Pérez Gamero (Toledo) centra su alegación en la afección del trazado al polígono industrial de Toledo, donde quedan cerradas al tráfico las rotondas 1.ª y 3.ª de las cinco que existen, afectando a las estaciones de servicio en ellas localizadas, de las que es de su propiedad la asociada a la 3.ª rotonda. En un segundo escrito solicita información sobre el contenido del estudio informativo como posible perjudicado, así como el informe emitido por el Ayuntamiento de Toledo y el informe de la Consejería de Obras Públicas de Castilla-La Mancha e informe de contestación.

Don Pablo Martín-Caro, «Farruco, Sociedad Anónima» (Toledo), alega la afección a una estación de servicio de su propiedad situada en el punto kilométrico 33 de la actual N-403 inaugurada en agosto de 1995 y que no aparece en los planos. Asimismo, se manifiesta favorable a la solución de variante sur de la población de Santo Domingo-Caudilla así como de completar el enlace situado en la zona oeste de Santo Domingo.

# BANCO DE ESPAÑA

## 4108

*RESOLUCIÓN de 29 de febrero de 2000, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 29 de febrero de 2000, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la introducción del euro.*

### CAMBIOS

1 euro =	0,9714	dólares USA.
1 euro =	106,81	yenes japoneses.
1 euro =	333,90	dracmas griegas.
1 euro =	7,4475	coronas danesas.
1 euro =	8,4320	coronas suecas.
1 euro =	0,61340	libras esterlinas.
1 euro =	8,0805	coronas noruegas.
1 euro =	35,585	coronas checas.
1 euro =	0,57557	libras chipriotas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	256,81	forints húngaros.
1 euro =	4,0335	zlotys polacos.
1 euro =	202,1961	tolares eslovenos.
1 euro =	1,6067	francos suizos.
1 euro =	1,4097	dólares canadienses.
1 euro =	1,5795	dólares australianos.
1 euro =	1,9986	dólares neozelandeses.

Madrid, 29 de febrero de 2000.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

## 4109

*COMUNICACIÓN de 29 de febrero de 2000, del Banco de España, por la que, con carácter informativo, se facilita la equivalencia de los cambios anteriores expresados en la unidad peseta.*

Divisas	Cambios
1 dólar USA .....	171,285
100 yenes japoneses .....	155,778
100 dracmas griegas .....	49,831
1 corona danesa .....	22,341
1 corona sueca .....	19,733
1 libra esterlina .....	271,252
1 corona noruega .....	20,591
100 coronas checas .....	467,573
1 libra chipriota .....	289,080
1 corona estona .....	10,634
100 forints húngaros .....	64,790
1 zloty polaco .....	41,251
100 tolares eslovenos .....	82,289
1 franco suizo .....	103,558
1 dólar canadiense .....	118,029
1 dólar australiano .....	105,341
1 dólar neozelandés .....	83,251

Madrid, 29 de febrero de 2000.—El Director general, Luis María Linde de Castro.