

ción de autobuses y la construcción de un Park&ride (aparcamiento disuasorio) subterráneo. Además, propone reorganizar el servicio solucionando los problemas de cizallamiento en el acceso sur a Sants.

El Grup Municipal de Convergència i Unió (Ayuntamiento de Barcelona) indica que se han de soterrar las vías en los accesos a la estación de Sants. En caso de no ser factible propone un soterramiento parcial, sólo de las nuevas vías de ancho europeo y dotar al resto de una estructura cubierta.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (Generalitat de Catalunya) considera que la prolongación del túnel de ancho UIC desde L'Hospitalet-La Torrassa hasta Sants, pasando a cota inferior a la Ronda y recuperando la cota de superficie en la entrada de la estación de Sants, supondría liberar espacio para la mejora de la integración ferroviaria en el conjunto del barrio. Indica que ello permitirá, además, liberar dos de las seis vías actuales dejando espacio suficiente para situarlas más alejadas de las viviendas, y acometer medidas de reducción del impacto sonoro, mejora de las comunicaciones urbanísticas y de la permeabilidad, eliminando las zonas marginales que flanquean los terrenos ferroviarios.

ANEXO V

Solución propuesta y desarrollada tras el proceso de información pública

Como consecuencia de las alegaciones presentadas al estudio informativo, que se ha descrito en el Anexo II, tras el proceso de información pública, en particular aquellas relativas al impacto acústico y efecto barrera formuladas, entre otros, por la Asociación de Vecinos de Sants, el Ministerio de Fomento, promotor del proyecto, realizó diversos estudios y mantuvo contactos con las diferentes administraciones competentes, firmándose el 17-04-2001 el Protocolo de Cooperación entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Barcelona. En dicho Protocolo (condición 2ª a)) se acordó reducir sensiblemente el número de vías en superficie con objeto de mejorar la permeabilidad transversal, reducir el impacto visual y mejorar las condiciones urbanas de la zona; también se acordó que el acceso de las vías de ancho UIC se realizase en túnel desde la curva de La Torrassa (comienzo del tramo y unión con el estudio informativo Sant Joan Despí-La Torrassa) hasta la estación de Sants; y la implementación de técnicas especiales para reducir los efectos sónicos de las vías de ancho ibérico que permanecen en superficie.

Esta solución reduce la dimensión del actual pasillo ferroviario (sin salirse del mismo) a sólo cuatro vías en superficie y aleja éstas lo más posible de las edificaciones, al ocupar el ancho UIC en túnel la franja más cercana a las edificaciones colindantes.

Así, quedarían cuatro vías de ancho ibérico en superficie (doble vía de la costa, procedente de Vilanova i la Geltrú y doble vía del interior procedente de Vilafranca del Penedés) y la doble vía de ancho UIC en túnel.

El GIF, como organismo responsable de la redacción de los proyectos y ejecución de las obras, ha redactado el proyecto básico del tramo La Torrassa-Sants en el que se incorporan los cambios en el proyecto derivados del mencionado protocolo.

En el proyecto básico también se propone cubrir las cuatro vías de ancho ibérico en una longitud de unos 30 m en la llegada a la estación de Sants, como continuación del cubrimiento existente. Asimismo se mejora la permeabilidad transversal para vehículos y peatones.

La documentación relativa a esta nueva solución fue remitida por la Dirección General de Ferrocarriles a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en julio de 2004.

BANCO DE ESPAÑA

21331

RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 17 de diciembre de 2004, 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 =	1,3264	dólares USA.
1 euro =	138,37	yenes japoneses.
1 euro =	7,4318	coronas danesas.
1 euro =	0,68585	libras esterlinas.
1 euro =	8,9980	coronas suecas.
1 euro =	1,5367	francos suizos.
1 euro =	84,09	coronas islandesas.
1 euro =	8,2170	coronas noruegas.
1 euro =	1,9559	levs búlgaros.
1 euro =	0,5788	libras chipriotas.
1 euro =	30,445	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	245,58	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanos.
1 euro =	0,6849	lats letones.
1 euro =	0,4311	liras maltesas.
1 euro =	4,1465	zlotys polacos.
1 euro =	38,736	leus rumanos.
1 euro =	239,79	tolares eslovenos.
1 euro =	38,631	coronas eslovacas.
1 euro =	1.864.100	liras turcas.
1 euro =	1,7479	dólares australianos.
1 euro =	1,6351	dólares canadienses.
1 euro =	10,3193	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	1,8583	dólares neozelandeses.
1 euro =	2,1843	dólares de Singapur.
1 euro =	1.406,12	wons surcoreanos.
1 euro =	7,6747	rands sudafricanos.

Madrid, 17 de diciembre de 2004.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.