

en relación con la solución 1. Deja sin resolver el encauzamiento de una parte importante del tráfico con origen en el barrio del río Henares de la ciudad de Guadalajara y con destino en el corredor industrial del Henares y Madrid, obligando a los vecinos de Marchamalo a atravesar necesariamente la ciudad de Guadalajara por calles que se encuentran al límite de su capacidad de servicio.

La solución 3 no permite el acceso al polígono industrial sin atravesar la ciudad de Guadalajara, y supone una barrera para la prolongación hacia el norte del corredor industrial del Henares.

El Grupo Socialista Municipal del Ayuntamiento de Guadalajara manifiesta que la solución 3 propuesta no es adecuada para los intereses de la ciudad de Guadalajara, por los siguientes motivos:

El tráfico que entre o salga de la autopista utilizará la N-II, que es previsible que llegue a ser una travesía, dado el crecimiento de la ciudad. Siendo cierta esta posibilidad, la actual N-II no podría absorber todos los vehículos provenientes del área metropolitana de Madrid.

El tráfico del polígono industrial del Henares se vería obligado a utilizar la antigua N-II y la calle Francisco Aritio, siendo ambas infraestructuras insuficientes para soportar la intensidad de circulación prevista.

El enlace con la N-II resulta complicado y de difícil solución.

Muestra su preferencia por la solución 1, ya que ésta rompe el aislamiento de infraestructuras de comunicación que actualmente sufre el polígono industrial del Henares, posibilita el desarrollo futuro del Corredor Industrial del Henares, constituye una circunvalación de la ciudad y coincide con las previsiones de desarrollo urbanístico de la ciudad definidas en la nueva revisión del Plan General de Ordenación Urbanística.

El Grupo Municipal Icam-Nueva Izquierda del Ayuntamiento de Guadalajara rechaza la Solución 3 por los siguientes motivos:

Si se adopta la solución 3 se mezclarán al borde de la ciudad tres tipos de carreteras y de tráfico: El de la N-II, el de la N-320 y el de la propia autopista. Dicha solución requerirá la construcción de un carril más en la N-II a su paso por Guadalajara, que de esta forma se convertirá en una travesía. Además, se producirá un notable aumento del ruido en la ciudad.

Indica que la futura R-2 se prolongará, en su momento, hasta el eje del Ebro por el norte. Por ello, considera lógico que los enlaces con la N-II se proyecten por el mismo lugar por donde discurrirá la futura autopista. Si se construye la opción sur y más tarde la opción norte, el impacto ambiental será doble.

Por último, el tráfico del polígono industrial del Henares deberá seguir usando la calle Francisco Aritio, lo que producirá molestias en los vecinos que en ella viven y coartará el desarrollo del polígono industrial.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Guadalajara rechaza la solución 3 propuesta, por entender que estrangularía el desarrollo de la capital por la zona norte, dejando el polígono del Henares en desventaja. Por ello, aboga por la solución 1, tal como está contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana.

La Junta de Compensación del Sector IV de Cabanillas del Campo manifiesta que la solución propuesta afecta a los terrenos de la Junta de Compensación, concretamente a los polígonos P4R y P4C, de uso residencial e industrial, respectivamente, que cuentan con Plan Parcial aprobado el 24 de octubre de 1998. Los correspondientes proyectos de urbanización están pendientes de aprobación por el Ayuntamiento de Cabanillas del Campo.

Señala que el citado sector ya fue afectado con anterioridad por el trazado de la variante de la N-320, y también que los propietarios de la Junta han adquirido compromisos empresariales en base al planeamiento aprobado.

Propone una solución alternativa en la que los ramales de enlace no afectarían a los citados polígonos, aduciendo ventajas adicionales como menor longitud y coste.

La Junta de Compensación presenta una segunda alegación en la que manifiesta haber tenido conocimiento, a través de los medios de comunicación, que el Ministerio de Fomento, atendiendo a las solicitudes de las instituciones públicas de Guadalajara, va a optar por la solución 1. Solicita que, en este caso, se mantenga el enlace previsto, en el primer estudio informativo en la zona de Cabanillas-Alovera.

BANCO DE ESPAÑA

23145 *RESOLUCIÓN de 1 de diciembre de 1999, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 1 de diciembre de 1999, 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 =	1,0091	dólares USA.
1 euro =	103,35	yenes japoneses.
1 euro =	328,55	dracmas griegas.
1 euro =	7,4395	coronas danesas.
1 euro =	8,6060	coronas suecas.
1 euro =	0,63040	libras esterlinas.
1 euro =	8,1365	coronas noruegas.
1 euro =	36,108	coronas checas.
1 euro =	0,57687	libras chipriotas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	254,35	forints húngaros.
1 euro =	4,2803	zlotys polacos.
1 euro =	196,8949	tolares eslovenos.
1 euro =	1,6007	francos suizos.
1 euro =	1,4882	dólares canadienses.
1 euro =	1,5839	dólares australianos.
1 euro =	1,9744	dólares neozelandeses.

Madrid, 1 de diciembre de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

23146 *COMUNICACIÓN de 1 de diciembre de 1999, 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	164,886
100 yenes japoneses	160,993
100 dracmas griegas	50,643
1 corona danesa	22,365
1 corona sueca	19,334
1 libra esterlina	263,937
1 corona noruega	20,449
100 coronas checas	460,801
1 libra chipriota	288,429
1 corona estona	10,634
100 forints húngaros	65,416
1 zloty polaco	38,873
100 tolares eslovenos	84,505
1 franco suizo	103,946
1 dólar canadiense	111,804
1 dólar australiano	105,048
1 dólar neozelandés	84,272

Madrid, 1 de diciembre de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.