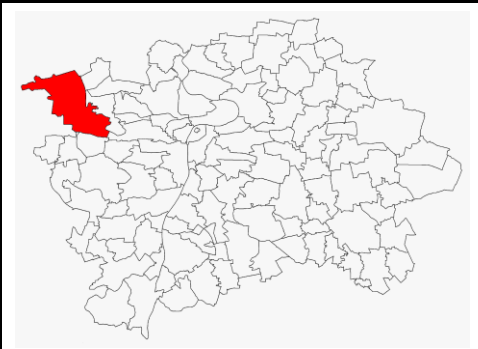


Katastrální území	RUZYNĚ	
Připojeno ke Praze	1960	
Městská část	Praha 6	
Správní obvod	Praha 6	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 6	
Údaje o linkách MD k datu 31.12.2024		
Textový popis k roku 2001	Počet obyvatel 2021: 8188	
Poslední úprava obsahu: 9.1.2025 23:28	Rozloha: 1503,6 ha	

Linky MD RUZYNĚ *			
linka	*	†	
tr-120	04.11.1863	30.06.1994	koněspřežka od 21.07.1831
a-I	16.07.1938	(14.12.1938)	rekreační, LET
a-108 (I)	18.12.1939	22.10.2023	LET
a-119/II (225, 219)	15.05.1959	06.03.2024	pův. rekreační, LET
a-1 (1/Šk)	01.09.1961	16.03.1979	Šk
a-164	30.06.1969	10.12.2011	
a-179	30.04.1972	06.04.2015	LET
a-910 (510)	13.01.1975		noční, LET
a-214	14.08.1978	28.06.1996	
a-236/II	05.03.1979	02.05.1983	LET
a-180/II	28.05.1979	14.05.1989	
a-254	18.02.1980	07.06.1987	LET
a-257/II	30.11.1981	11.11.1994	
a-218	01.02.1982	08.12.2012	
a-260/II (X700)	01.06.1983	26.10.1988	
<i>a-410/II</i>	<i>01.09.1983</i>	<i>14.06.1985</i>	Šk
<i>a-412/II</i>	<i>01.09.1983</i>	<i>16.10.1983</i>	Šk
a-423	15.10.1984	26.10.1988	Šk
a-433	04.05.1987	30.06.1998	Šk
<i>a-558 (411)</i>	<i>04.09.1989</i>	<i>30.06.2009</i>	Šk
a-225/V	23.11.1990	06.04.2015	LET
Ž-S5 (tr-120)	01.07.1994		
a-254	15.09.1994	31.08.2012	LET
a-347	01.09.1997		příměstská
a-429/IV (319)	24.05.1998		příměstská, LET
a-100	08.07.2002		LET

a-336/II	15.12.2003	09.12.2023	příměstská
a-218/II (206)	21.11.2010	06.04.2015	
a-214/II	11.12.2011	06.04.2015	
a-142/IV	07.04.2015	30.06.2017	
a-191	07.04.2015		LET
a-168/IV	31.10.2015		
ž-S54	11.12.2016		
<i>a-386/III</i>	<i>05.03.2017</i>		příměstská, D6
a-225/VI	01.07.2017		
a-300	26.08.2017		příměstská
a-322/II	26.08.2017		příměstská, LET
a-323/II	26.08.2017		příměstská, LET
a-324/II	26.08.2017		příměstská, LET
a-330/IV	26.08.2017		příměstská
a-399/II	26.08.2017		příměstská
a-907	31.03.2019		noční, LET
a-955/II	31.03.2019		noční, příměstská, LET
a-342/II	24.08.2019		příměstská, LET
a-388/II	24.08.2019		příměstská, LET
a-389/III	24.08.2019		příměstská
a-365/II	15.12.2019		příměstská
<i>a-304/III</i>	<i>15.12.2019</i>		příměstská, D6
<i>a-305/III</i>	<i>15.12.2019</i>		příměstská, D6
<i>a-404/VI</i>	<i>15.12.2019</i>		příměstská, D6
<i>a-415/IV (405)</i>	<i>12.12.2021</i>		příměstská, D6
a-356	01.09.2022		příměstská, LET
a-414/III	01.09.2023		příměstská, LET
d-20/III	23.10.2023		
d-26	23.10.2023		
<i>a-417/V</i>	<i>10.12.2023</i>		příměstská, D6
a-214/III	03.01.2024		
t-59/II	06.03.2024		
a-280/II	02.09.2024		

* Vzhledem k prostorové rozlehlosti a rozdílnému charakteru dopravy na území ruzyňského katastru jsou linky, které alespoň v části uvedeného časového období obsluhovaly nebo obsluhují ruzyňské letiště, označeny zkratkou LET.

RUZYŇĚ

Ruzyňě byla jako jediná celá samostatná obec připojena ke Praze v roce 1960. Ještě v 19. století se vedle sebe objevovaly také podoby názvu Rusín, Rúseň, Ruzíň a dříve též Ruzeň. Jméno bývalé obce, dnes katastrálního území, je odvozeno od osobního jména Ruzen,

značícího člověka zarmouceného nebo zamračeného (podle slova ruditi). Ruzyně je velmi stará. První zmínka o ní se váže k roku 993 podle falza zakládací listiny břevnovského kláštera, kterému patřila. V roce 1227 některé zdejší pozemky patřily nadání kaple sv. Václava v chrámu sv. Víta. V roce 1406 se objevuje zmínka o ruzyňské tvrzi, ta se ale už v roce 1429 uvádí jako pustá a dnes se přesně ani neví, kde stála. V roce 1421 Ruzyni zabrali Pražané a v roce 1429 se stala majetkem Nejvyššího purkrabství. Dne 8. listopadu 1620 se na Bílé hoře odehrála osudná bitva mezi katolickými vojsky a českými stavby, která na tři staletí poznamenala další vývoj českých zemí. Ves byla během své historie několikrát zničena, například za třicetileté války. V roce 1791 přešla Ruzyně do majetku zemských stavů a po přijetí obecního zřízení v roce 1849 se stala samostatnou obcí. V té době tu nebylo ani čtyřicet domů a bydlelo zde 334 obyvatel. Na statutu obce se nic neměnilo přes sto let. V roce 1837 byl v Ruzyni postaven cukrovar.

Změny do života obce přineslo meziválečné období. Začaly vznikat nové soubory rodinných domků v Předních a Zadních Jivínách (jméno odvozeno podle jív, které zde hojně rostly) a na Bílé hoře. V roce 1935 byla na místě bývalého cukrovaru postavena Zemská donucovací pracovna, pozdější neblaze známá vazební věznice. Nebyl to ale jediný účelový objekt v obci. Mezi světovými válkami tu vznikly velké dělostřelecké kasárny (17. listopadu 1939 zde bylo popraveno 9 vysokoškolských studentů), později tu bylo zřízeno vojenské gymnázium. Proti kasárnám, na druhé straně státní silnice, byl zřízen rozlehlý zemský pomologický ústav, pozdější Výzkumný ústav rostlinné výroby ČSAV. Nejznámějším ruzyňským objektem je ovšem civilní letiště v rovinnaté severní části katastru asi 2 km od centra obce. Ve 40. letech 20. století se začala stavět kolonie rodinných domků Na dědině a pokračovala bytová výstavba i v jiných částech obce. V roce 1953 byla postavena v blízkosti kasáren velká tiskárna Naše vojsko.

Od 1. července 1960 se Ruzyně stala součástí hlavního města Prahy a byla připojena k obvodu Praha 6. V roce 1961 žilo v Ruzyni 5633 obyvatel. Asi v roce 1968 byla ke katastrálnímu území Ruzyně přičleněna část Přední Kopaniny, která byla ku Praze připojena také v roce 1960. V souvislosti s rozšířením ruzyňského letiště došlo s účinností od 1. října 1970 k dalšímu rozšíření území Prahy. K hlavnímu městu byly připojeny části katastrálních území Dobrovíz (80 ha), Hostivice (204 ha), Kněžves (332 ha), Kněživka (9 ha) a další malá část Přední Kopaniny. Zpočátku byla tato území vykazována samostatně, ale nakonec byla připojena ke katastrálnímu území Ruzyně. Rozloha Ruzyně se těmito administrativními změnami přibližně zdvojnásobila, rozlohou 1507 hektarů se stala druhým největším pražským katastrem, ale nedošlo k žádnému přírůstku obyvatel, protože se jednalo o neobydlená území.

V roce 1977 se začalo stavět sídliště Na Dědině pro 7140 obyvatel. V téže době bylo ve východní části katastru postaveno několik velkých skladů pro tehdejší podniky Zelenina (1976), Potraviny (1979), Prior (asi 1976) a Tuzex. V roce 1978 vznikl rozsáhlý areál uhelných skladů poblíž karlovarské výpadovky.

Kdysi bývala v Ruzyni kaple, kterou dal postavit údajně už kníže Boleslav II., ale byla zrušena v roce 1791. Mezi zajímavosti patří tzv. Toleranční hřbitov, založený před rokem 1788 pro pohřbívání nekatolíků, nebo mohyla na Bílé hoře, která připomíná výše zmíněnou tragickou bitvu. Ruzyně je dnes proslavená především pozoruhodným a architektonicky velmi cenným souborem dochovaných barokních a klasicistních vesnických budov. Jednou z nejznámějších je Kubrův statek, doložený už v roce 1731.

Dlouhou dobu hrála hlavní roli ve spojení Ruzyně se světem erární (tj. státní – v tomto úseku již z roku 1787) silnice karlovarská. Nenechme se ale mýlit jejím názvem. Vedla od strahovské brány a kdybychom ji vytyčili dnešními komunikacemi, pak jde o ulice Bělohorskou, Karlovarskou, Drnovskou a K letišti. Úsek od tzv. starého letiště zanikl na počátku 60. let, kdy byla zřízena nová čtyřproudá silnice východně od Kněževsi (dnešní silnice č. I/7). Původní silnice bývala kdysi nazývána také jménem Dlouhá míle, později se toto označení vžilo především pro nynější křižovatku Drnovská – Evropská, kde se právě intenzivně staví nový úsek dopravního okruhu. Dnešní ulice Evropská, která zajišťuje spojení letiště s centrem Prahy, je poměrně mladého data a vznikla jako okresní silnice v 19. století (silnice dejvicko-vokovická), propojující karlovarskou erární silnici s erární silnicí velvarskou.

V květnu 1830 byla uvedena do provozu první pražská železnice – koněspřežná dráha z Brusky u Písecké brány (nádraží Dejvice) do Lán. Jejím hlavním úkolem byla přeprava nákladů, především dříví, později i uhlí. Vedla přes ruzyňský katastr prakticky v trase nynější železnice. Její rozchod byl však odlišný, 1120 mm. Během tří měsíců roku 1863 byla dráha přestavěna pro parostrojní provoz s normálním rozchodem. Pravidelná doprava tu byla zahájena 4. listopadu 1863 a podle dosud známých pramenů nebyla v té době v Ruzyni stanice; prokazatelně však vlaky v Ruzyni zastavovaly již v roce 1867. O dva roky později stála třičtvrtěhodinová cesta vlakem do Prahy nejlevnější III. třídou 27 krejcarů (za jízdu I. třídou se platilo dvojnásobek). V té době po trati jezdily pouze dva páry vlaků. Železnice byla soukromým majetkem Buštěhradské dráhy a teprve k 1. lednu 1923 byla zestátněna. Současná staniční budova byla v Ruzyni postavena v roce 1875. V roce 1899 jezdilo po trati 5 a těsně před válkou 15 párů vlaků. Také v současnosti je v Ruzyni poměrně živý železniční provoz a jezdí tudy 16 párů vlaků v pracovní dny. Dá se říci, že železnice byl pro obec po řadu desetiletí dostačujícím a kvalitním spojením se světem.

Pro úplnost dodejme, že přes západní část dnešního letiště vedla až do počátku 60. let železniční trať Hostivice – Středokluky, přeložená v roce 1966 v závislosti na rozšiřování letiště do trasy přes Jeneč, Hostouň a Dobrovíz.

První autobusové linky, které jezdily přes ruzyňský katastr, prakticky neměly pro obec význam. Dne 30. listopadu 1927 získal koncesi pro linku Praha – Dejvice – Vokovice – Kněževes – Buštěhrad – Kladno podnikatel Matěj Bendák a v oblasti Ruzyně patrně neměl v té době zastávku. Jezdil z náměstí Republiky, ačkoliv mu bylo úředně určeno stanoviště v blízkosti dejvického nádraží (patrně u sokolovny), později z holešovické Janovského ulice. Pro podobnou linku (Praha – Kladno – Rozdělův) získala 15. prosince 1927 koncesi také Anna Hrdinová. Ani její linka neměla pro obsluhu vlastní Ruzyni praktický význam, stejně jako státní autobusové linky ČSD do Kladna zavedené v roce 1928 a 1932 či další linky jezdící po slánské (původně karlovarské) silnici.

Jiný pražský autobusový podnikatel, Jan Holub, který zahájil 30. listopadu 1931 dopravu přímo do centra obce Ruzyně, zvolil pro svoji linku bez souhlasu úřadů trasu Vypich – Bílá Hora – Ruzyně – Liboc – Vypich. Není zatím jasné, zda linku provozoval jako obousměrně okružní nebo jestli v konečné stanici vozy obracely. Tato druhá varianta se zdá být s ohledem na pozdější vývoj pravděpodobnější. Koncesi pro linku Vypich – Bílá Hora – Ruzyně Holub dostal až 30. srpna 1932. V té době ho ale už zajímala fakticky jen doprava v úseku Vypich – Bílá Hora, kde konkuroval Elektrickým podnikům a do Ruzyně v rozporu s koncesí nejezdil. Obyvatelstvo bylo odkázáno opět jen na železnici.

Zásadní změnu pro ruzyňský katastr znamenala stavba a provoz civilního letiště. Jedná se o největší české letiště, a proto se o něm zmíníme podrobněji.

Výstavba prvního ruzyňského letiště byla zahájena 24. července 1933 na ploše o celkové rozloze 108 ha, jeho provoz byl zahájen 5. dubna 1937. Jeho dráhový systém tvořilo 5 travnatých vzletových a přistávacích směrů o délkách 800–1200 m. Letiště bylo označováno z technického, provozního i architektonického hlediska jako jedno z nejlepších v Evropě a na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži bylo oceněno zlatou medailí. Jeho odbavovací halu navrhl Ing. arch. Adolf Benš, jeden z projektantů konstruktivistické budovy Elektrických podniků, ve stejném stylu. Majitelem a provozovatelem letiště byl československý stát, správu vykonávalo Ředitelství Státního veřejného letiště Praha.

Od vzniku letiště až do současnosti probíhaly a probíhají jeho úpravy, rekonstrukce, rozšiřování i opravy. Již v roce 1937 bylo započato s výstavbou zpevněných vzletových a přistávacích ploch (VPD) ve směrech 04/22 a 08/26 s rozšířením plochy letiště na 305 ha, v následujícím roce byla zpevněny 2 nové směry – 13/31 a 17/35. Prodlužování těchto VPD probíhalo i v průběhu okupace, kdy ovšem bylo letiště využíváno pro potřeby německé Luftwaffe, ve větší míře pak i v následujících obdobích, u dráhy VPD 04/22 ve směru 22 po přeložce silnice I/7.

Již v roce 1956 byla zahájena projekční příprava nové výstavby letiště, spočívající v rozšíření dráhového systému, výstavby nových provozně-technických, ale především odbavovacích objektů. V roce 1963 byla dokončena nová VPD 07/25 (později označovaná 06/24) v délce

3100 m, sloužící od té doby pro většinu pohybů letadel. Nová odbavovací hala pro cestující byla otevřena 15. června 1968. Další výstavba směřovala ke zvýšení kapacity odbavených cestujících. Terminál, označovaný někdy jako Sever 2, byl dokončen v roce 1997 a původní odbavovací hala slouží po rekonstrukci jen pro přílety. Při této poslední výstavbě byl výrazně upraven i komunikační systém včetně zastávek městské i zvláštní linkové autobusové dopravy. V současné době je letiště Praha Ruzyně charakterizováno jako veřejné civilní letiště pro vnitrostátní i mezinárodní letecký provoz, na němž probíhá provoz podle pravidel pro lety podle přístrojů i pro lety za viditelnosti. Směrovací značka letiště dle ICAO kódu je LKPR, dle IATA kódu PRG. Celková plocha letiště činí 920 ha, plocha pohybových ploch a komunikací 140 ha, obvod plochy letiště (délka oplocení) je 25 km, nadmořská výška 380 m n. m. Letiště má nyní tři VPD (06/24 o délce 3715 m, 13/31 3250 m a 04/22 2120 m). Kapacita dráhového systému je 203 tisíc letadel ročně. Kapacita terminálů pro odbavení cestujících 4,8 mil. cestujících ročně (Sever) a 0,2 mil. cestujících ročně (Jih 2). Součástí letiště jsou i 4 přistávací plochy pro vrtulníky – heliporty.

Letiště mělo ještě před zahájením svého provozu vliv na veřejnou i neveřejnou dopravu. Už koncem roku 1936 je doložena zastávka Letiště na autobusové lince ČSD Praha – Kladno. Jízdné z letiště do Prahy (zastávka označena jako Praha II.) bylo 4,50 Kč a autobusy jezdily každou hodinu. Na dalších dvou linkách téže společnosti (Praha – Kladno přes Smečno a Praha – Slaný – Louny) jsou uvedeny pouze zastávky Liboc a Kněžves. V té době pravděpodobně u letiště už zastavovaly i Bendákovy autobusy, které také jezdily v hodinovém intervalu. Elektrické podniky se zavedení městské linky bránily s odůvodněním, že o dopravu je již dostatečně postaráno. Linka by jezdila za hranice města a podléhala proto daňovému zatížení. Přesto se nakonec autobusy EP u letiště objevily. Linka byla zavedena „...z ohledů na brannost a podporu zájmu o letectví“ a byla určena pro návštěvníky letiště o sobotách odpoledne a o nedělích a jen za příznivého počasí, kdy Masarykova letecká liga pořádala vyhlídkové lety nad Prahou. Nová linka dostala označení I a jezdila od vokovické vozovny. Byl na ní stanoven zvláštní tarif a jízdné pro dospělou osobu za celou trasu bylo 1,50 Kč. Na čáru potravní daně na Dlouhé míli se platila jen 1 koruna. Linka byla zrušena už v prosinci 1938, když byly zrušeny vyhlídkové lety. Dopravu leteckých cestujících z centra města provozovaly až do praktického uzavření letiště v březnu 1939 jednotlivé letecké společnosti svými či pronajatými autobusy na linkách přizpůsobených letovým řádům.

O rok později, 18. prosince 1939, byla zavedena nová linka I. Jezdila v trase Vozovna Vokovice – Potravní daň – Himmlerovy kasárny. Proti původní lince na ní bylo jízdné dvojnásobné. Velmi brzy se zjistilo, že úsek ke kasárnám je nevyužívaný, zatímco k letišti pokračovalo hodně cestujících pěšky. Proto už 22. ledna 1940 byla linka vrácena do původní trasy a upraveno jízdné (2 K za celou trasu). Na linku bylo možné s ohledem na válečné poměry nasadit jen jediný autobus a vyjma tří ranních spojů v pracovní dny nejezdila dopoledne. O přepravu zde byl tak silný zájem, že od prosince 1940 musela na konečné ve Vokovicích ráno pravidelně asistovat policejní hlídka, aby zabránila přepřehování autobusů. I když i na ní byl omezován postupně provoz, jako jedna z mála pražských autobusových linek přežila celé válečné období. Aby bylo možné linku alespoň částečně kapacitně posílit, byl na ní od 16. října 1944 zaveden provoz s vlečnými vozy, který trval až do července 1945. Linka od roku 1948 obsluhovala i novou kolonii rodinných domků Na Dědině. V té době byla už zkrácena k nové tramvajové smyčce Divoká Šárka. Od konce roku 1951 dostala nové číselné označení 108.

Pro obsluhu staré Ruzyně i pro dopravu zaměstnanců letiště byla zavedena v roce 1952 nová linka ČSAD 01115 (Smíchov – Zličín – Bílá Hora – Ruzyně – Letiště) vedená od zastávky Ruzyně, náměstí k letišti po Dlouhé míli. Jen několik dní po připojení Ruzyně ku Praze, od 11. července 1960, byla část spojů (později všechny) linky č. 108 prodloužena z Divoké Šárky přes Ruzyni až na Bílou Horu a městskou hromadnou dopravou bylo tak obsluženo celé území staré Ruzyně s výhodným napojením na linky tramvajů jak v Divoké Šárce, tak na Bílé hoře; linka ČSAD 01115 byla současně z tohoto úseku vyloučena a končila nadále na Bílé hoře.

I v poválečném období, po obnovení civilní letecké dopravy, zajišťovaly dopravu leteckých cestujících autobusy jednotlivé letecké společnosti. Po roce 1948 to byly Československé aerolinie, které se staly provozovatelem letiště. Po roce 1990 tuto dopravu provozovala krátce nově

zřízená Správa dopravních letišť, nyní jsou to pouze soukromá firma, zajišťující dopravu mikrobusem.

V roce 1959 byla především pro návštěvníky letiště zavedena rekreační rychlíková autobusová linka č. 225 z náměstí Republiky, která měla zvláštní tarif (3 Kčs), v průběhu let ale ztratila svůj rekreační význam, a proto byla od roku 1966 tarifně přeřazena mezi tehdejší rychlíkové (překryvné) linky a dostala nové číselné označení 119 (v letech 1971–1974 č. 219). V roce 1983 byla zkrácena k dejvické stanici metra.

Později se na katastru Ruzyně objevila řada nových linek. Některé měly význam pro ruzyňskou část Bílé Hory a Jiviny (214, ale částečně i 164, 180, 257, 260, 347) a jiné prioritně pro oblast letiště (179, 236, 254, 319). V roce 1982 byla zavedena autobusová linka pro přímou obsluhu nového sídliště Dědina, 218, ke které později přibyla i linka 225.

Ačkoliv v současné době mají všechny části Ruzyně kvalitní spojení s různými místy hlavního města, hovoří se v posledních letech často o potřebě kvalitativně nového dopravního spojení letiště s vnitřním městem prostřednictvím železniční rychlodráhy. Pro obsluhu sídliště Dědina se v posledním desetiletí 20. století také uvažovalo s výstavbou nové tramvajové tratě. V této souvislosti je dobré připomenout, že už v roce 1942 byl vypracován a schválen projekt tramvajové tratě na Dlouhou míli, ale bylo z něj v roce 1946 realizováno jen malé prodloužení od vokovické vozovny na smyčku Divoká Šárka a od dalšího pokračování se nakonec upustilo.

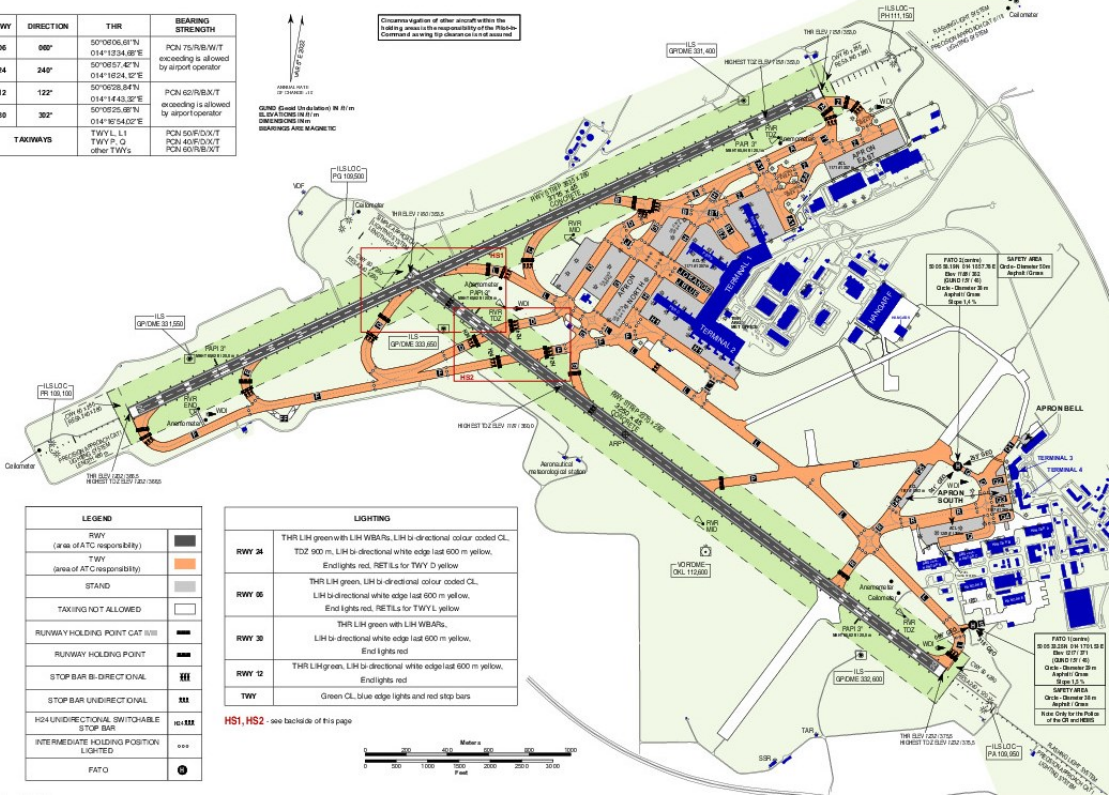


RWY	DIRECTION	THR	BEARING STRENGTH
06	090°	50°06'06.61"N 014°15'34.88"E	PCN 75/R/B/W/T exceeding is allowed by airport operator
24	270°	50°06'57.42"N 014°16'24.32"E	
12	122°	50°06'08.84"N 014°14'43.30"E	PCN 60/R/B/X/T exceeding is allowed by airport operator
30	302°	50°06'25.88"N 014°16'54.02"E	
TAXIWAYS			
		TWY L 1 TWY P 1 other TWYs	PCN 60/R/D/X/T PCN 40/F/D/X/T PCN 60/R/B/X/T

Consent to operate of other aircraft within the landing areas is the responsibility of the Pilot-in-Command according to the instructions of ATIS.

CAUTION: (Caution to deviation) IN ALL MTS
ELEVATIONS ARE MAGNETIC

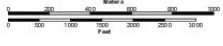
HEIGHTS ARE IN METERS



LEGEND	
RWY (area of ATC responsibility)	
TWY (area of ATC responsibility)	
STAND	
TAKING NOT ALLOWED	
RUNWAY HOLDING POINT CAT III	
RUNWAY HOLDING POINT	
STOP BAR B-DIRECTIONAL	
STOP BAR UNIDIRECTIONAL	
H24 UNIDIRECTIONAL SWITCHABLE STOP BAR	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION LIGHTED	
FATO	

LIGHTING	
RWY 24	THR LHM green with LHM WBARS, LHM bi-directional colour coded CL, TOX 500 m, LHM bi-directional white edge last 600 m yellow, Endlights red, RETILs for TWY D yellow
RWY 06	THR LHM green, LHM bi-directional colour coded CL, LHM bi-directional white edge last 600 m yellow, Endlights red, RETILs for TWY L yellow
RWY 30	THR LHM green with LHM WBARS, LHM bi-directional white edge last 600 m yellow, Endlights red
RWY 12	THR LHM green, LHM bi-directional white edge last 600 m yellow, Endlights red
TWY	Green CL, blue edge lights and red stop bars

HS1, HS2 - see backside of this page



FATO (aerodrome) 50 06 06.61 N 014 15 34.88 E
 RWY 06 50 06 57.42 N 014 16 24.32 E
 RWY 12 50 06 08.84 N 014 14 43.30 E
 RWY 30 50 06 25.88 N 014 16 54.02 E
 TWY L 1 50 06 08.84 N 014 14 43.30 E
 TWY P 1 50 06 25.88 N 014 16 54.02 E
 FATO (aerodrome) 50 06 06.61 N 014 15 34.88 E
 RWY 06 50 06 57.42 N 014 16 24.32 E
 RWY 12 50 06 08.84 N 014 14 43.30 E
 RWY 30 50 06 25.88 N 014 16 54.02 E
 TWY L 1 50 06 08.84 N 014 14 43.30 E
 TWY P 1 50 06 25.88 N 014 16 54.02 E