



## Obsah

Den Eska – 16.9.2008.....	1
Nový jízdní řád vlaků v Praze a okolí od prosince 2008.....	2
Eska – spojení pro město.....	4
Historie PID - Eska.....	5
Nové spojení.....	6
Další rozvoj systému Eska.....	8
Nové železniční zastávky.....	9
Eska na webu (www.cd.cz/esko).....	9
ROPID z lepší stránky.....	10

## Den Eska – 16. 9. 2008

V rámci Evropského týdne mobility pořádá organizace ROPID ve spolupráci s Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty Den Eska, neboli Den pražské železnice.

Den Eska se bude konat v úterý 16. 9. 2008 v prostorách pražského Masarykova nádraží. „Hlavní náplní celého dne bude výstava o železnici v rámci Pražské integrované dopravy, kde představíme nejen současnou tvář železnice v Praze a okolí, ale hlavně seznámíme veřejnost s plány a záměry do budoucna, ať už se jedná o připravované posílení dopravy od letošního prosince nebo dlouhodobý výhled fungování železnice po dokončení přestavby pražského železničního uzlu,“ informuje Václav Haas, specialista ROPIDu na železnici.

Velkým lákadlem pro malé i velké budou zvláštní vyhlídkové jízdy vlakem po tratích v centru Prahy. Zájemci budou mít jedinečnou možnost si zblízka prohlédnout nově otevřené tunely pod Vítkovem i další související stavby tzv. Nového spojení. Speciální vlak, který bude tvořit třídílná motorová jednotka Regionova, bude vyjíždět z Masarykova nádraží v 10:04, 11:24, 14:04, 15:34 a 17:04. Vlak během okružní vyhlídkové jízdy navštíví stanice Praha-Libeň, Praha-Vysočany a Praha hlavní nádraží. Každá jízda potrvá cca 60 minut.

„Tratě Nového spojení byly poprvé otevřeny 1. září a postupně je využívá stále více vlaků včetně S linek,“ uvádí ředitel Krajského centra osobní dopravy v Praze Alois Kašpar. „Díky Novému spojení se od prosince také zrychlí některé spoje. Například linka S 2 do Čelákovic a Lysé nad Labem pojedje mezi Masarykovým nádražím a Vysočany poloviční čas proti současnosti,“ doplnil Alois Kašpar.

Zájemcům z řad odborné i laické veřejnosti nabídne ROPID u svého infostánku řadu informačních a propagačních materiálů, týkajících se Pražské integrované dopravy a cestování vlakem. Připraveni zde budou také pracovníci ROPIDu, kteří zodpoví nejrůznější dotazy a pomohou nahlédnout pod pokličku fungování Pražské integrované dopravy. České dráhy pro výstavu připraví informační brožurky Eska – Spojení pro město s jízdními řády a dalšími praktickými informacemi o provozu „S“ linek.

„Železniční doprava se stává v Praze a okolí jedinou možností, jak i nadále zvyšovat kapacitu veřejné dopravy v tomto hustě zalidněném regionu. Všichni dobře víme, že více automobilů již příjezdové silnice do Prahy nepojmou. Jediným řešením je tedy pokusit se co nejvíce lidí nalákat do vlaků,“ přibližuje základní strategii Pražské integrované dopravy Pavel Procházka, pověřený řízením organizace ROPID.

Význam železnice roste také spolu s postupující modernizací kolejové sítě. Hlavní vlakové linky jsou pro přehlednost zařazeny do systému „Esko“ a označeny písmenem „S“ a číslem linky. Dávají tak najevo svoji příslušnost k městské dopravě v Praze i k příměstské dopravě v jejím okolí. Linky „S“ se po vzoru zahraničních systémů městských vlakových linek postupně stávají plnohodnotnou součástí městské dopravy v Praze a zároveň na svých bedrech nesou hlavní zátěž dopravy ze střeďočeského regionu. A právě Pražská integrovaná doprava je pojátkem železniční i ostatní městské a regionální dopravy v Praze a jejím okolí. Díky integrovanému systému mohou cestující již téměř 15 let využívat všech druhů veřejné dopravy na jeden jízdní doklad.



## Nový jízdní řád vlaků v Praze a okolí od prosince 2008

Změna jízdního řádu v polovině prosince 2008 přinese cestujícím v pražské příměstské železniční dopravě značné množství pozitivních změn. Vyplynají ze zveřejněného Konečného návrhu jízdního řádu ČD pro období 2008/2009, který lze nalézt na internetové adrese [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz). Uvedené jízdní řády sice ještě nejsou zcela konečnou verzí jízdního řádu na příští rok, přesto však změny vůči konečnému návrhu již budou pouze kosmetické.

Sestava jízdních řádů na tratích v Praze a okolí je zásadním způsobem ovlivněna postupující modernizací tratí v pražském železničním uzlu. „V roce 2008 sice bude téměř dokončena nejstrategičtější železniční stavba na území města – Nové spojení, práce na úpravě dalších úseků však budou pokračovat neméně intenzivně. Rozsáhlé výluky tak budou probíhat především v úsecích Praha-Libeň – Praha-Běchovice a Strančice – Benešov. I za těchto podmínek však letos dojde k nejvýraznějšímu posílení železniční dopravy v Praze za posledních několik let,“ uvádí Václav Haas, specialista ROPIDu na železnici.

### Linka S1

V úseku Praha – Úvaly pojedou vlaky celodenně a celotýdenně každých 30 minut. Dosud jezdily vlaky v některých obdobích, zejména o víkendu, pouze jednou za hodinu.

### Linka S2

Mezi Prahou a Lysou nad Labem bude zkrácen interval ze 60 na 30 minut v pracovní dny dopoledne a částečně také ve večerních hodinách. Díky dokončení Nového spojení bude výrazně zkrácena jízdní doba vlaků linky S2 mezi Vysočany a Masarykovým nádražím (vlaky již nebudou muset zajíždět do Libně). Návazná linka z Lysé nad Labem do Milovic bude nově označena jako linka **S22**.



### Linka S3

Vlaky zde nově budou vedeny v **pravidelných intervalech** a v pracovní dny pojedou každou hodinu, o víkendu pak každé dvě hodiny. Zavedení intervalové dopravy je umožněno dokončením Nového spojení. Do Pražské integrované dopravy budou zapojeny i nadále všechny rychlíky na této trati, které budou označeny jako linka **R3**.

### Linky S4 a S41

Počet vlaků do Kralup nad Vltavou bude podobný jako letos, provoz tzv. městské linky **S41** spojující Prahu-Libeň a Roztoky u Prahy bude o několik spojů navýšen. Linka S41 bude však i nadále provozována pouze v pracovní dny. Rychlíky zařazené do Pražské integrované dopravy budou v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou nově označeny jako linka **R4**.

### Linka S5

Zde bude platit zcela **nový dopravní model**, kdy budou vlaky provozovány podobně jako na hlavních tratích v pravidelných intervalech. Osobní vlaky mezi Prahou a Kladem pojedou každou hodinu, od 7 do 21 hodin pojedou každou hodinu také zrychlené vlaky, které budou z Kladna pokračovat do Rakovníka nebo Kladna-Ostrovce. Tyto vlaky budou označeny jako nová linka **R5**. V souvislosti s novým modelem na železniční trati Praha – Kladno bude významně posílena i návazná doprava mezi Prahou-Zličínem a Hostivicí.

### Linka S6

Vzhledem k neustále se rozvíjející zástavbě v okolí Rudné u Prahy bude posílen i provoz mezi Prahou-Smíchovem a Nučicemi. Ve špičkách pracovního dne zde vlaky pojedou v intervalu 30 minut, tedy dvakrát častěji než dosud.

### Linka S7

Na trati do Berouna bude posílen a zpravidelněn provoz vlaků zejména v úseku do Řevnic, kde pojedou vlaky téměř po celý den v intervalu 30 minut, ve špičkách pracovního dne zahuštěné o další spoje v intervalu až 15 min. Ještě více bude posílena doprava mezi hlavním nádražím a Radotínem, kde ve směru do centra města pojedou vlaky v ranních hodinách pracovního dne dokonce každých 10 minut.

### Linka S8

Většina vlaků bude muset i nadále končit, resp. začínat ve stanici Praha-Vršovice z důvodu stavebních prací v pražském železničním uzlu a tím i nedostatečné kapacity hlavního nádraží.

V následujících letech však bude prioritní snahou naší organizace zajistit opětovné vedení vlaků od Vraného nad Vltavou až na hlavní nádraží. Jedinou zásadní změnou na této trati tak bude změna linkového označení, kdy stávající číslo S8 ponесou pouze vlaky jedoucí do Čerčan, zatímco vlaky směřující do Dobříše budou pro lepší přehlednost nově označeny číslem **S80**.

### Linka S9

Na trati do Benešova musejí cestující za Strančicemi počítat s častou výlukovou činností při přestavbě železničního koridoru. V úseku mezi Hostivaří a Strančicemi však byla tato stavba již dokončena, a tak bude možné zavést **novou železniční linku S29**, která spojí Prahu-Vysočany, Hlavní nádraží a Strančice. Oblast Prahy 9 tak získá bezkonkurenčně nejrychlejší spojení s jihovýchodem Prahy i s celým přilehlým regionem. Osobní vlaky mezi Prahou a Strančicemi tak pojedou ve špičkách pracovního dne čtyřikrát za hodinu, v ostatních obdobích dne dvakrát za hodinu.

Více informací o blízké i vzdálenější budoucnosti železnice v Pražské integrované dopravě se mohou zájemci dozvědět na Dni Eska, který se bude konat v rámci Evropského týdne mobility v úterý 16. 9. 2008 od 10 do 18 hod. na Masarykově nádraží. Kromě výstavy o historii, současnosti i budoucnosti pražské železnice budou k dispozici naši pracovníci k zodpovězení nejrůznějších dotazů a připravena bude také celá řada informačních materiálů. Pro malé i velké se budou konat speciální jízdy zvláštním vlakem po právě otevřeném Novém spojení. Více informací ke dni Eska naleznete na [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz).



## Esko – spojení pro město

České dráhy provozují systém linek příměstských a městských osobních vlaků jako rychlé a pohodlné spojení Středočeského kraje s Prahou a naopak. Tyto vlaky jsou na páteřních tratích vedeny z velké části moderními jednotkami CityElefant a Regionova a nabízejí většinou nejrychlejší variantu spojení oblastí Středočeského kraje s hlavním městem. Spojení vlakem je rychlé, pohodlné a ekologické, šetří čas i přírodu. Vlaky linek Esko jezdí často – mnohdy v pravidelných půlhodinových intervalech.

### Vlaky Eska

Součástí Eska jsou osobní vlaky provozované na celkem 11 linkách. Vlaky poznáte podle výrazného označení symbolem „S“ a číslem příslušné linky.

## Stanice a zastávky Eska

Stanice a zastávky, kde zastavují vlaky Eska, jsou označeny symbolem „S“. Ve stanicích a zastávkách jsou umístěny informační mapy zobrazující síť linek S, tarifní informace PID. Číslo linky S je současně uvedeno v záhlaví jízdního řádu příslušné trati.

## Eskem, metrem, tramvají a autobusem na jeden cestovní doklad

Cestování vlaky Eska je jednoduché a společně s metrem, tramvajemi a autobusy městské a příměstské hromadné dopravy tvoří jeden aglomerační přepravní systém. Vedle tarifu Českých drah platí ve vybraných vlacích a na vybraných tratích Eska také tarif Pražské integrované dopravy (PID), podle kterého se použití jízdního dokladu liší počtem projetých pásem.

## Historie PID – Eska

Příměstská a městská železnice jako taková je budována již od počátku 20. století a souvisí s elektrifikací pražského železničního uzlu. Mohutný rozvoj příměstské kapacitní železnice však nastal až v 70. letech 20. století v souvislosti s dodávkami elektrických jednotek dnešních řad 451 a 452 známých pod přezdívkou „pantografy“. Tyto vozy se postupně staly symbolem pražské železnice a ve své době znamenaly průlom v přepravě cestujících na kratší vzdálenosti. Nižší podlaha, široké vstupní dveře i uspořádání interiéru umožňovaly nebývale rychlou výměnu cestujících, což umožnilo uspokojit vzrůstající poptávku po železniční přepravě. Pro pohodlnější nástup do „pantografů“ bylo nutné přebudovat nástupiště všech železničních stanic a zastávek na minimální výšku. Kapacitní elektrické jednotky se staly páteří na hlavních tratích vycházejících z Prahy – do Kolína, Nymburka, Kralup nad Vltavou, Berouna a Benešova. Na těchto hlavních tratích byl také postupně uplatňován taktový grafikon, který ve špičkách pracovních dnů dosahoval intervalu 30 minut. Kratšímu intervalu bránila a někde i dosud brání nedostatečná kapacita kolejové sítě, zejména v úsecích na území Prahy.



V devadesátých letech 20. století byla zahájena modernizace železničních koridorů, což mělo vliv na provoz na kolínské, kralupské a benešovské trati. V současné době jsou po modernizaci dokončeny tyto úseky: Úvaly – Kolín, Praha-Bubeneč – Kralupy nad Vltavou, Praha-Hostivař – Strančice.

Zároveň začaly na konci devadesátých let po několika pokusech s různými prototypy dodávky nových elektrických jednotek řady 471, které postupně začínají přebírat službu od svých dožívajících kolegů na hlavních tratích. Současně s tím začíná běžet program modernizace motorových jednotek z řady 810 na 814, známé pod názvem Regionova. První Regionovy postupně nahrazují již nevyhovující soupravy na tratích do Kladna či do Posázaví.

Nejvýznamnější a klíčovou stavbou pro budoucnost se však stalo Nové spojení, které vyřeší kapacitní problémy mezi pražským hlavním nádražím a stanicemi Praha-Libeň, Praha-Vysočany a Praha-Holešovice. Zároveň umožní propojit vzájemně všechny směry od hlavního i Masarykova nádraží. Po přestavbě stanic Praha-Libeň a Praha-Vysočany umožní Nové spojení propojit hlavní tratě Eska do tzv. průjezdného modelu.

Za základ městské železnice jako takové je však nutno považovat vznik a rozvoj Pražské integrované dopravy, která postupně od roku 1992 umožnila používání jízdních dokladů městské dopravy na železnici. Nejdříve pouze na území Prahy, s rozvojem PID i na mimopražských úsecích v okruhu cca 30 km od hranic hlavního města. Postupně docházelo k plné integraci hlavních tratí, čímž bylo umožněno používání nejen předplatních, ale i jednorázových krátkodobých jízdenek PID.

První vyloženě městskou železniční linkou se stala dnešní linka S41 z Prahy-Libně do Roztok u Prahy, které se těší stále vyšší poptávce. Nejvýznamnější úlohu sehrála železnice při povodních v létě 2002, kdy došlo vlivem zatopení metra k výraznému omezení městské hromadné dopravy a železnice tak na sebe vzala úlohu páteře pražské dopravy. V té době byly posíleny vlaky na stávajících tratích na maximum možného a jezdilo se i přes Malešickou spojku nebo tzv. most Inteligence. A právě v povodňovém roce se ukázaly možnosti pražské železnice i akutní potřeba její modernizace.

Označení hlavních příměstských železničních linek symbolem S bylo oficiálně spuštěno v prosinci 2007. Jednotlivé linky Eska byly očíslovány od S1 proti směru hodinových ručiček až po S9. Spojovací a návazné linky jsou označeny čísly hlavních linek, na které navazují – například S12 nebo S41.

## Nové spojení

Nové spojení je nejvýznamnější stavbou pražského železničního uzlu, jež se nachází východně od centra Prahy. Realizace Nového spojení probíhá od roku 2004 s předpokládaným dokončením v roce 2009.



Nové spojení napojí na stanice Praha hlavní nádraží a Praha Masarykovo nádraží všechny tratě od severu a severovýchodu (011, 070, 091, 231). Součástí Nového spojení jsou tyto tratě:

- nová dvojkolejná trať mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha hlavní nádraží;
- nová dvojkolejná trať mezi odbočkou Balabenka a stanicí Praha hlavní nádraží;
- stávající modernizovaná dvojkolejná trať mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha Masarykovo nádraží;
- spojky mezi tratí odbočkou Balabenka – Praha hlavní nádraží a tratí Praha-Libeň – Praha Masarykovo nádraží.

Nové tratě jsou vedeny dvěma dvojkolejnými tunely o délce 2680 m (severní tunel směrem do Prahy-Libně, jižní tunel směrem do Prahy-Holešovic a Prahy-Vysočan) a je konstruována pro rychlost 80–100 km/h. Z vítkovského tunelu vede trať k hlavnímu nádraží po 438 m dlouhé

čtyřkolejně estakádě, ve směru ke stanici Praha-Libeň navazuje na tunel dvojkolejná estakáda Sluncová o délce 322 m.

Zrušena bude stávající jednokolejná vítkovská trať, jež je nevyhovující zejména z důvodu nepříznivých směrových poměrů a nízké traťové rychlosti. Zrušena byla také jednokolejná hrabovská spojka, která neumožňovala průjezd některých souprav z důvodu nepříznivých sklonových poměrů. Hlavní nevýhodou obou původních jednokolejných tratí byla velmi omezená propustná výkonnost, neumožňující potenciální zvýšení počtu vlaků vedených od Libně, Vysočan a Holešovic do Prahy hlavního nádraží.

V září 1999 bylo Nové spojení schváleno do územního plánu hlavního města Prahy jako veřejně prospěšná stavba. V březnu 2004 vyhrálo veřejnou obchodní soutěž na stavbu „Nové spojení Praha hl. n., Masarykovo n. – Libeň, Vysočany, Holešovice“ sdružení dodavatelů nazvané Nové spojení. V červenci 2004 byla podepsána smlouva a v květnu 2005 byla zahájena ražba tunelů. V roce 2005 byla při přestavbě železničního mostu zahloubena a rozšířena Seifertova ulice u křižovatky „Bulhar“. V prosinci 2005 skončil pravidelný provoz na hrabovské spojce.

Zkušební provoz Nového spojení byl zahájen 1. září 2008 (původní plán hovořil o podzimu 2010). K tomuto datu byl zároveň ukončen provoz na vítkovské trati. Jako první byla uvedena do provozu jedna kolej mezi hlavním nádražím a Holešovicemi v jižním tunelu a dvoukolejně mezi hlavním nádražím a Libní v severním tunelu. O deset dní později se rozjel provoz i po druhé koleji mezi hlavním nádražím a Holešovicemi a dvoukolejný provoz z hlavního nádraží do Vysočan. Dne 1. října 2008 bude zahájen provoz i na posledním úseku, a to na dvoukolejném propojení Masarykova nádraží a Vysočan. Na rok 2009 je plánováno úplné dokončení Nového spojení.



### Základní údaje

- Název: Nové spojení Praha hl. n., Masarykovo n. – Libeň, Vysočany, Holešovice
- Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Zhotovitel: Sdružení Pražské spojení – Skanska DS a.s. (vedoucí sdružení), Stavby silnic a železnic, a.s., Metrostav a.s., Subterra a.s.
- Projektant: SUDOP PRAHA a.s.
- Doba výstavby podle smlouvy: červenec 2004 – září 2010
- Doba výstavby reálně: červenec 2004 – červen 2009
- Zkušební provoz: od 1. 9. 2008
- Uvedení do provozu: prosinec 2008

## Další rozvoj systému Esko

Ve střednědobém výhledu je připravována realizace tzv. poloprůjezdného modelu pražské příměstské železniční dopravy.

### Hlavní zásady:

Linky tzv. „**dlouhých ramen**“ ze severu a východu (Kutná Hora, Čáslav, Roudnice nad Labem, Kladno-Ostrovec, Letiště Ruzyně) jsou ukončeny ve stanici Praha Masarykovo nádraží.

Linky tzv. „**dlouhých ramen**“ z jihozápadu a jihovýchodu (Beroun, Benešov) jsou ze stanice Praha hl. n. vedeny do stanice Praha-Libeň, resp. Praha-Vysočany.

Linky tzv. „**krátkých ramen**“ (Milovice, Nymburk – Český Brod, Řevnice a Strančice) jsou vedeny průjezdně přes stanici Praha hl. n. na protilehlé provozní rameno.

Jsou propojeny vlaky linek přijíždějících od Mělníka a Vraného nad Vltavou (Dobříš / Čerčany). Vlaky jsou vedeny jako průjezdné přes centrum Prahy.

Ve stanici Praha hl. n. jsou ukončeny pouze vlaky z méně významných regionálních tratí v západním sektoru Prahy.

Po tzv. „nákladních spojkách“ jsou vedeny **3 tangenciální městské linky**, které zajistí rychlé a netradiční spojení okrajových částí Prahy.

Vlaky všech hlavních linek jsou provozovány v intervalu **30/60** min. (špička/sedlo), což ve čtyřech hlavních směrech (Lysá nad Labem, Český Brod, Strančice, Řevnice) znamená při souběhu dvou linek interval **15/30** min.

Ve směru **Kladno** se předpokládá provoz vlaků ve špičkách v intervalu **10–20** min. (střídání zastávkových a zrychlených vlaků), ve směru **Letiště Ruzyně** špičkový interval **10** min.

Městské tangenciální linky by měly být celodenně provozovány v intervalu 30 min.

Pro obsluhu vzdálenějších lokalit Středočeského kraje bude zřízena **síť spěšných vlaků**, která se bude částečně překrývat se sítí vlaků dálkové dopravy. Tyto vlaky by měly být vedeny v připražském úseku i po tratích určených pro vlaky dálkové dopravy (např. tunelem Praha – Beroun).

Výhledově se v cílovém stavu předpokládá zavedení plně průjezdného modelu přes centrum Prahy. Pro toto opatření je však zapotřebí významných infrastrukturních zásahů (vybudování nové kapacitní tunelové trasy pod centrem města – tzv. Nové spojení 2).





## Nové železniční zastávky

V rámci přípravy hlubšího začlenění železnice nejen do systému příměstské, ale i městské dopravy je zapotřebí zřídít další místa zastavení zejména na území Prahy.

Železnice v některých místech Prahy prochází kolem míst zdrojů a cílů cest (bytová zástavba, komerční aktivity, průmyslové podniky) nebo místem potenciálních přestupních bodů, vlaky zde však nezastavují.

Nové zastávky přinesou nové přestupní možnosti i snížení docházkové vzdálenosti k železniční dopravě.

### Nejvýznamnější připravované železniční zastávky:

**Rajská zahrada** – přestupní uzel k lince metra B, v blízkosti velké sídliště i vilová čtvrť, v dostupnosti jedné stanice metra významné obchodní centrum Černý Most.

**Podbaba** – přestupní uzel k tramvajovým a autobusovým linkám směřujícím do středu městské části Praha 6.

**Vyšehrad** – přestupní uzel k tramvajovým linkám, v docházkové vzdálenosti četná školní a zdravotnická zařízení.

**Kačerov** – přestupní uzel k lince metra C a mnoha autobusovým linkám, významné zlepšení dopravy především ve vztahu mezi železniční tratí a oblastí Jižního Města, existence zastávky nabízí další variantu pro spojení jižní části Prahy v případě přerušení provozu metra na Nuselském mostě.

**Běchovice střed** – nová zastávka umístěná v blízkosti centra městské části Praha-Běchovice.

**Karlín** – nová zastávka umístěná v blízkosti centra Karlína a v blízkosti vyústění tunelu pro pěší ve směru Žižkov, obě části města by tak získaly novou železniční zastávku v pěší dostupnosti.

**Vltavská** – přemístění železničních zastávek do blízkosti stanice metra linky C i tramvajových linek.

**Stromovka, Výstaviště** – nové železniční zastávky v blízkosti rekreačního a zábavního areálu, s vazbou na tramvajovou dopravu.

**Dlouhá Míle** – zastávka napojená na připravovaný terminál (autobusové nádraží, parkoviště P+R).

**Letiště Ruzyně** – zastávka napojující ruzyňské letiště na železniční dopravu.

**Radotín sídliště** – zastávka v bezprostřední blízkosti sídliště, dosud železniční dopravou přímo neobsloženého.

**Malešice** – zastávka zřízená na tratích dosud bez pravidelné osobní dopravy (pro uvažované tangenciální linky), v bezprostřední návaznosti terminál Depo Hostivař (linka metra A, tramvajové a autobusové linky městské i příměstské, parkoviště P+R).

## Esko na webu ([www.cd.cz/esko](http://www.cd.cz/esko))

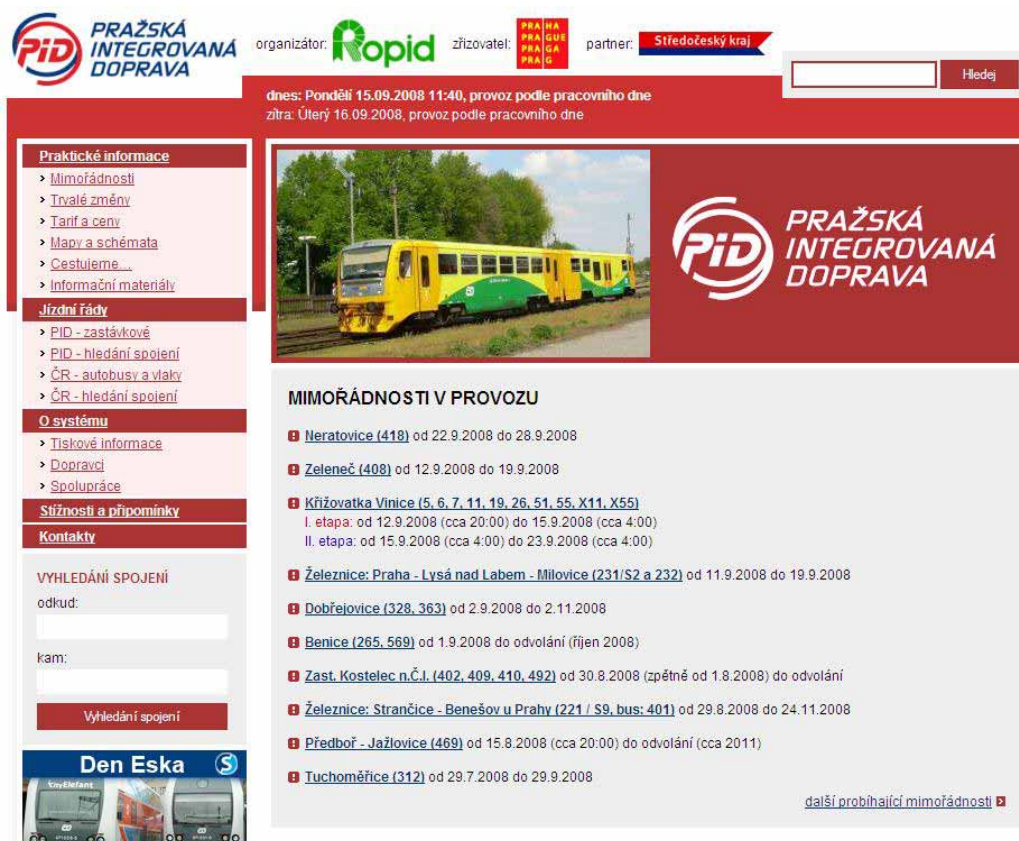
Od 16. 9. 2008 spouštíme novou webovou prezentaci produktu Esko na adrese [www.cd.cz/esko](http://www.cd.cz/esko). Nové internetové stránky byly připraveny ve spolupráci Českých drah a organizace ROPID a jejich účelem je poskytnout kompletní informace o produktu Esko nejen v rámci Pražské integrované dopravy, ale postupně zde budou představeny i další systémy příměstské vlakové dopravy v České republice. Na těchto stránkách nyní najdete kompletní informace o linkách Eska v Praze a okolí, základní informace o jízdě a tarifu, o začlenění do Pražské integrované dopravy a samozřejmě zde naleznete i možnosti přestupů či parkování u jednotlivých stanic Eska. Nechybí ani stručná historie Eska či informace, s jakými vlaky se mohou lidé na linkách Eska setkat. Nový web by měl lidem více přiblížit tento rozvíjející se moderní způsob dopravy po Praze a jejím okolí a poskytnout potřebné informace na jednom místě.




## ROPID z lepší stránky

Navštivte naše nové internetové stránky na adrese

[www.ropid.cz](http://www.ropid.cz)

- vše potřebné na jedné adrese
- možnost zasílání novinek na e-mail
- úplný přehled výluk a změn
- mapy a informační materiály
- kompletní informace o tarifu
- denně aktualizováno



organizátor:  zřizovatel:  partner: 

hledat:  Hledej

dnes: Pondělí 15.09.2008 11:40, provoz podle pracovního dne  
zítra: Úterý 16.09.2008, provoz podle pracovního dne

**Praktické informace**

- > [Mimořádnosti](#)
- > [Trvalé změny](#)
- > [Tarif a ceny](#)
- > [Mapy a schémata](#)
- > [Cestujeme...](#)
- > [Informační materiály](#)

**Jízdní řády**

- > [PID - zastávkové](#)
- > [PID - hledání spojení](#)
- > [ČR - autobusy a vlaky](#)
- > [ČR - hledání spojení](#)

**O systému**

- > [Tiskové informace](#)
- > [Dopravci](#)
- > [Spolupráce](#)

**Stížnosti a připomínky**

**Kontakty**

**VYHLEDÁNÍ SPOJENÍ**

odkud:

kam:

**Den Eska** 

**MIMOŘÁDNOSTI V PROVOZU**

- Neratovice (418)** od 22.9.2008 do 28.9.2008
- Zeleneč (408)** od 12.9.2008 do 19.9.2008
- Křižovatka Vinice (5, 6, 7, 11, 19, 26, 51, 55, X11, X55)**  
I. etapa: od 12.9.2008 (cca 20:00) do 15.9.2008 (cca 4:00)  
II. etapa: od 15.9.2008 (cca 4:00) do 23.9.2008 (cca 4:00)
- Železnice: Praha - Lysá nad Labem - Milovice (231/S2 a 232)** od 11.9.2008 do 19.9.2008
- Dobřeňovice (328, 363)** od 2.9.2008 do 2.11.2008
- Benice (265, 569)** od 1.9.2008 do odvolání (říjen 2008)
- Zast. Kostelec n.Č.L. (402, 409, 410, 492)** od 30.8.2008 (zpětně od 1.8.2008) do odvolání
- Železnice: Strančice - Benešov u Prahy (221 / S9, bus: 401)** od 29.8.2008 do 24.11.2008
- Předboř - Jažovice (469)** od 15.8.2008 (cca 20:00) do odvolání (cca 2011)
- Tuchoměřice (312)** od 29.7.2008 do 29.9.2008

[další probíhající mimořádnosti](#)