

Motorové rychlíkové linky
vedené z Prahy do Tanvaldu,
Rakovníka a Českých Budějovic

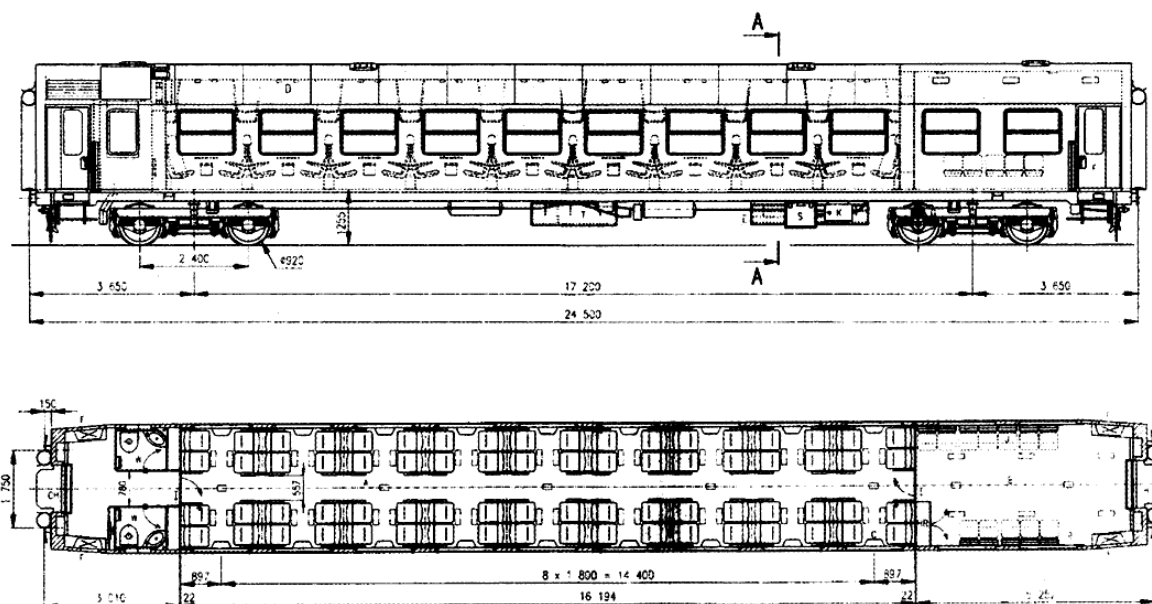
749 224, Praha hl.n., 16.12.2006



Jakub Rybář



Motorové rychlíkové linky z Prahy do Tanvaldu, Rakovníka a Českých Budějovic



Obsah:

MOTOROVÁ RYCHLÍKOVÁ LINKA R₂₁ V TRASE PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – TANVALD	
1. Informace o lince	9
Pojmenování linky v dobách provozu Českých drah	9
2. Řazení vozidel na R ₂₁ v dobách provozu Českých drah (do prosince 2019)	10
3. Stanice, ve kterých zastavuje rychlíková linka R ₂₁	12
Praha hlavní nádraží	13
Praha-Vysočany	14
Rekonstrukce celé stanice	14
Tratě	15
Původní staniční budova	15
Praha-Čakovice	18
Popis	18
Vlečky	18
Budoucnost	18
Neratovice sídliště	18
Parametry zastávky	19
Neratovice	20
Všetaty	21
Výpravní budova	21
Mladá Boleslav hlavní nádraží	22
Současný provoz osobní dopravy	22
Vizualizace nové nádražní budovy	23
Bakov n. Jizerou město	24
Mnichovo Hradiště	24
Popis	24
Turnov	26
Malá Skála	28
Železný Brod	33
Jesenný	39
Plavy	49
Velké Hamry město	51
Tanvald	54
Popis	54
Historie nádraží	54
Sněhová kalamita 2010	58
Budoucí plány tanvaldského nádraží	58
Bývalé soupravy provozované v Tanvaldě	59
Přímé rychlíky Praha – Harrachov	
4. Rychlíky Praha – Harrachov vyjíždějí, Liberecký kraj za ně doplatí 1,4 milionu	60
Nové přímé rychlíky od 14. dubna	61
5. Trable harrachovského rychlíku. Vlaky nabírají zpoždění, nemohou dojet do cíle	64
6. Konec rychlíků Praha – Harrachov. Nejprve je zruší výluka, pak změna dopravnice	67
Stanovisko Libereckého kraje v plném znění	68
7. Do Jizerek autobusem. Série výluk uzavře dvě tratě na tři měsíce	70
8. Poslední den provozu Českých drah na lince R ₂₁	74
9. První den provozu dopravce Arriva na lince R ₂₁	77

Motorové vozy ř. 845 na rychlíkové lince R21 Praha – Tanvald	79
10. Pozdní přistavení vlaku, chybějící personál, porucha vozidel. Arriva za 4 dny nasbírala 53 závad	80
11. Trať 070, 030 a 035, po kterých jezdí motorová rychlíková linka R21	83
12. Zkoušky motorové jednotky řady 845 na Zubačce	95

MOTOROVÁ RYCHLÍKOVÁ LINKA R24 V TRASE PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ – RAKOVNÍK

1. Řazení vozidel na R21 v dobách provozu Českých drah (do prosince 2019)	101
2. Stanice, ve kterých zastavuje rychlíková linka R24	103
Praha Masarykovo nádraží	104
Pojmenování	105
Umístění ve městě	105
Budovy	106
Kolejiště	106
Úvahy o zrušení	106
Budoucnost nádraží	108
Depo na Masarykově nádraží se má proměnit v muzeum do podzimu 2028	110
Maketa koně, odlučení Hannibal i svršek z 19. století. Muzeum vypsaló tendry k budoucí expozici	114
Otevírání v roce 2028	120
Modernizace a dostavba železniční stanice Praha Masarykovo nádraží	120
Přínosy stavby	122
Praha-Dejvice	123
Budovy	123
Návazná doprava	123
Budoucnost	123
Zajímavosti	125
Praha-Veleslavín	127
Současná železniční doprava	127
Linky v systému PID	127
Na Veleslavín vznikne podzemní zastávka s paloukem a cyklostezkou	128
Autobusy se budou stěhovat	128
Hostivice	130
Kladno	131
Trojúhelníková vyhlídka	131
Modernizace nádraží	132
Koleje	132
Trať skrz Kladno čeká proměna, vzniknou nová nástupiště a podchody	132
Kačice – „místo železničního pravěku“	137
Stochov – „prezidentská železniční stanice“	138
Nové Strašecí	139
Lužná u Rakovníka	141
Historie	142
Vznik stanice a výtopy	142
Výtopna	144

	Mazutové lokomotivy	147
	Nová hala	148
	Konec provozního depa a vznik muzea	148
	Současný stav	149
	Stanice	149
	Plány na modernizaci	150
	Depo	151
	Železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka – největší železniční muzeum v ČR	151
	Expozice a výstavní areál muzea	152
	Z historie muzea	152
	Kolešovka	152
	Některé exponáty	152
	Parní lokomotivy	152
	Dieselové lokomotivy	153
	Elektrické lokomotivy	153
	Motorové vozy	153
	Rakovník	159
	Rakovnická nádražní budova na historických fotografiích	160
3.	Železniční trať 124, 120 Praha – Lužná u Rakovníka – Chomutov / Rakovník	162
	Historie	163
	Uvádění v knižním jízdním řádu	163
	Trasování	165
	Dopravní význam	165
	Modernizace	165
	Navazující tratě	166
	Dřívější názvy stanic	167
4.	Železniční trať 124, 120 Praha – Lužná u Rakovníka – Chomutov / Rakovník ve fotografiích	168
	Buštěhradská spojka	173
	Vozidla	175
	Parní lokomotivy Buštěhradské spojky	175
	Tratě Buštěhradské spojky	177

MOTOROVÁ RYCHLÍKOVÁ LINKA R26 V TRASE PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – ČESKÉ BUDĚJOVICE, HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

1.	Řazení vozidel na R26 v dobách provozu Českých drah (do prosince 2019)	180
2.	Stanice, ve kterých zastavuje rychlíková linka R26	182
	Praha hlavní nádraží	183
	Praha-Smíchov	185
	Historie	185
	Současnost	186
	Budoucnost	186
	Severní nástupiště	186
	Historie	186
	Současnost	187
	Přístup	189
	Návazná doprava	189
	Smíchovské nádraží v umění	189

Beroun	200
Zdice	202
Železniční muzeum	202
Lochovice	204
Jince	205
Příbram	206
Březnice	207
Mirovice	208
Čimelice	208
Čížová	209
Písek	209
Protivín	210
Protivín zastávka	211
Čičenice	212
Zliv	213
České Budějovice	214
Služby	214
3. Rychlíková linka R26 v trase Praha hlavní nádraží – České Budějovice ve fotografiích	218

JAK ARRIVA ZVLÁDLA PRVNÍ MĚSÍC RYCHLÍKŮ?	221
---	------------

**VOZIDLA ŘAZENÁ NA RYCHLÍKOVÝCH LINKÁCH R₂₁ PRAHA – TANVALD,
R₂₄ PRAHA – RAKOVNÍK A R₂₆ PRAHA – ČESKÉ BUDĚJOVICE**

1. Motorové (dieselové) lokomotivy	228
Lokomotiva ř. 749 „Bardotka“	228
Výroba	228
Technický popis	228
Spalovací motor	228
Trakční motory	229
Trakční generátor	229
Regulace výkonu	229
Provoz	230
Historické a soukromé lokomotivy	231
Přezdívký	231
Lokomotiva ř. 754 „Brejlovec“	233
Popis	233
Provoz	234
Pronájem na Slovensko	235
Polsko	237
Modernizace a úpravy	238
Lokomotiva ř. 750.7 „Brejlovec“	241
Technické řešení	241
Provoz	241
Dislokace k 1. lednu 2021	243
2. Řídicí motorové vozy	244
Motorový vůz 854	244
Konstrukce	244
Vývoj a výroba	244
Provoz	244
Nasazení	245
Motorový vůz 842	247
Vývoj a výroba	247
Modernizace	247
Provoz	247
První kvatro má ETCS. Nového zabezpečovače se dočkala další vozidlová řada	249
3. Vagony	252
Přípojný vůz Bdt _n	252
Nákup na Slovensku	252
Bdt _n ⁷⁵⁷	252
Technické informace	252
Provoz	253
Řídicí vůz ABfbrdt _n ⁷⁹⁵	254
Provoz	254
Technické parametry	255
BDs ₄₅₀ , 449	257
Modernizace	257
Bdmtee ₀₂₉₄	259
Vznik řady	259
Technické informace	259
Provoz	259

Bdmtee0296	259
Vznik řady	259
Technické informace	259
Provoz	260
B256, 250, 249, 244	262
Technické informace	262
Modernizace	262
Úpravy	262
Přestavby na jiné řady	263
Provoz	263
Přezdívký	263



Motorová rychlíková linka R21 v trase Praha hlavní nádraží – Tanvald



Rychlíková linka s označením R21 spojuje Prahu, Neratovice, Všetaty, Mladou Boleslav, Bakov nad Jizerou, brány do Českého ráje Mnichovo Hradiště nebo Turnov. Většina spojů pokračuje úchvatnou krajinou Českého ráje přes Malou Skálu a od Železného Brodu divokým údolím Kamenice přes Jesenný, Plavy a Velké Hamry do Tanvaldu. V základní trase Praha – Mladá Boleslav jede rychlík od rána do večera každé dvě hodiny.

Pojmenování linky v dobách provozu Českých drah

V době provozu Českých drah na lince R21 byly spoje pojmenovány Jizera, protože většina trasy vede právě kolem řeky Jizera.

Jizera pramení v Jizerských horách na jihovýchodním úbočí Smrku ve výšce cca 980 m, poté protéká Velkou jizerskou loukou (Národní přírodní rezervace Rašeliniště Jizery), tvoří v délce asi 15 km česko-polskou hranici. Původně měl tuto hranici tvořit celý její horní tok, po ustavičných a velice úporných hraničních sporech v letech 1537–1845 o to, který ze mnoha potůčků na Smrku je ten pravý, byla státní hranice rozhodčí komisí určena dvakrát lomenou přímkou od sedla mezi Smrkem a Smrekem po Velkou Jizerskou louku.

Dále protéká Krkonošským národním parkem, Podkrkonoším a následně přetíná Ještědsko-kozákovský hřbet. Po celou tuto dobu má řeka bystřinný charakter, až k Turnovu se tak střídají úseky s výrazným spádem a kamenitým řečištěm s klidnějšími úseky. Menší, levé rameno v Turnově se nazývá Malá Jizera. Od Turnova Jizera protéká otevřenou krajinou, kde má spíše mírný spád. Řeka se po 164 km vlévá do Labe pod Káraným (samo ústí se nachází již v katastrálním území Lázně Toušeň, mezi Brandýsem nad Labem a Čelákoviciemi).



Řazení vozidel na R21 v dobách provozu Českých drah (do prosince 2019)

R 1147 Metoděj Vlach (řazení podle GVD 2016/2017)



749



BdtN757



BdtN757



BdtN757

R 1140 Jan Palach (řazení podle GVD 2016/2017)



854



BdtN757



BdtN757



BdtN757

Na rychlíkové lince R21 Praha hl. n. – Tanvald byly řazeny motorové vozy ř. 854 a přípojné vozy Bdtn.



854



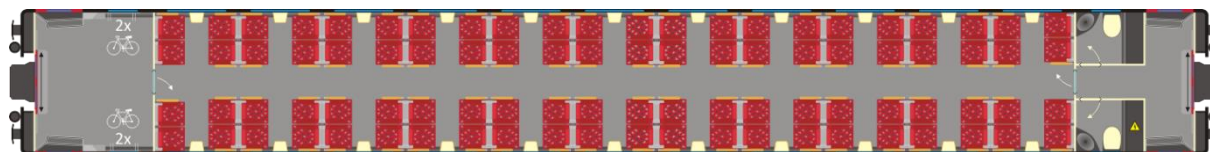
Bdtn757
Praha – Tanvald



Bdtn757
Praha – Turnov



Bdtn757
Praha – Turnov



Některé rychlíkové soupravy byly řazeny v čele s lokomotivou ř. 749 „Bardotka“ a 3 vagony ř. Bdtn.



749



Bdtn757



Bdtn757



Bdtn757

Stanice, ve kterých zastavuje rychlíková linka R21

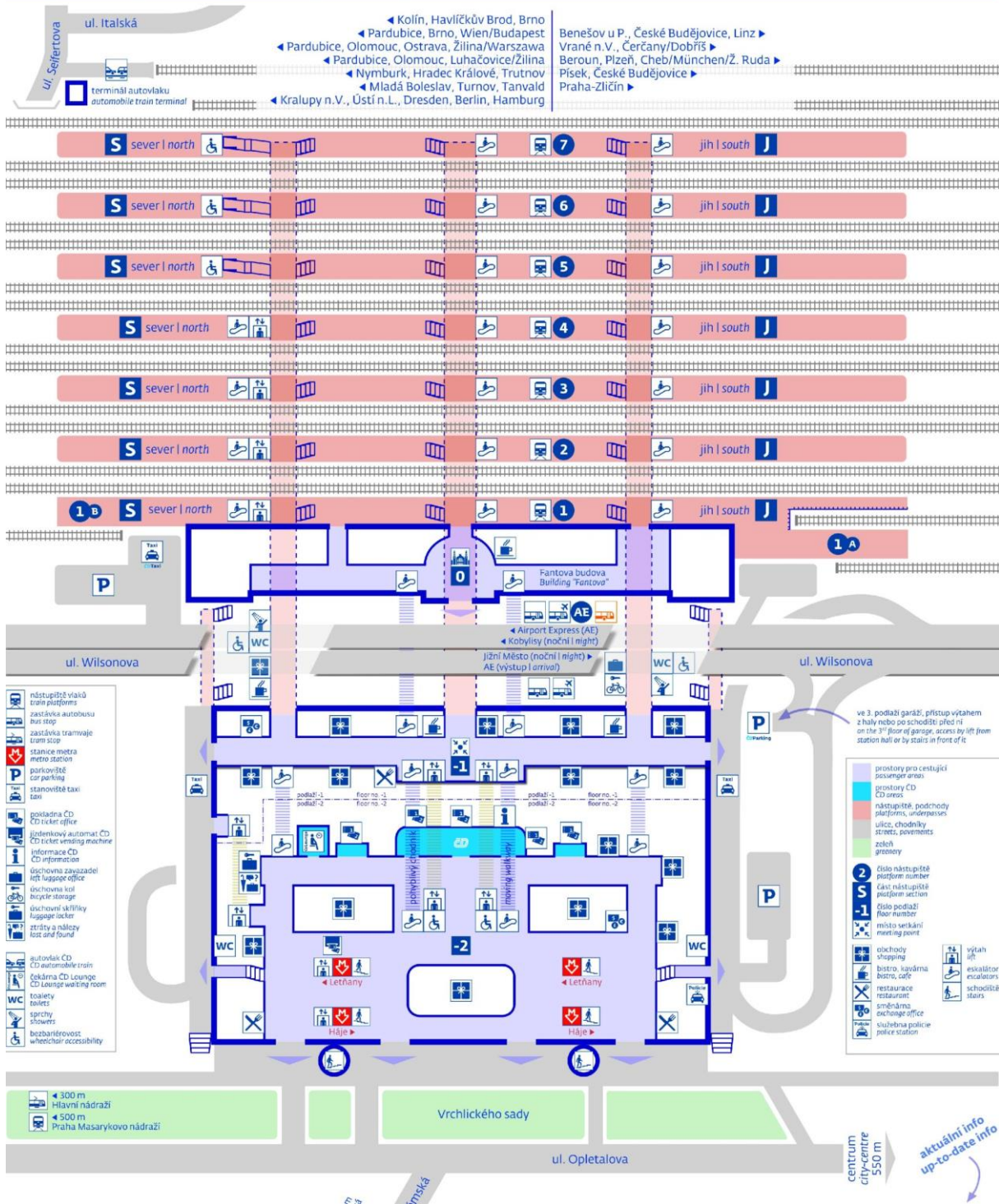


854.027-0, Tanvald – Velké Hamry, 21.4.2006

Praha hlavní nádraží

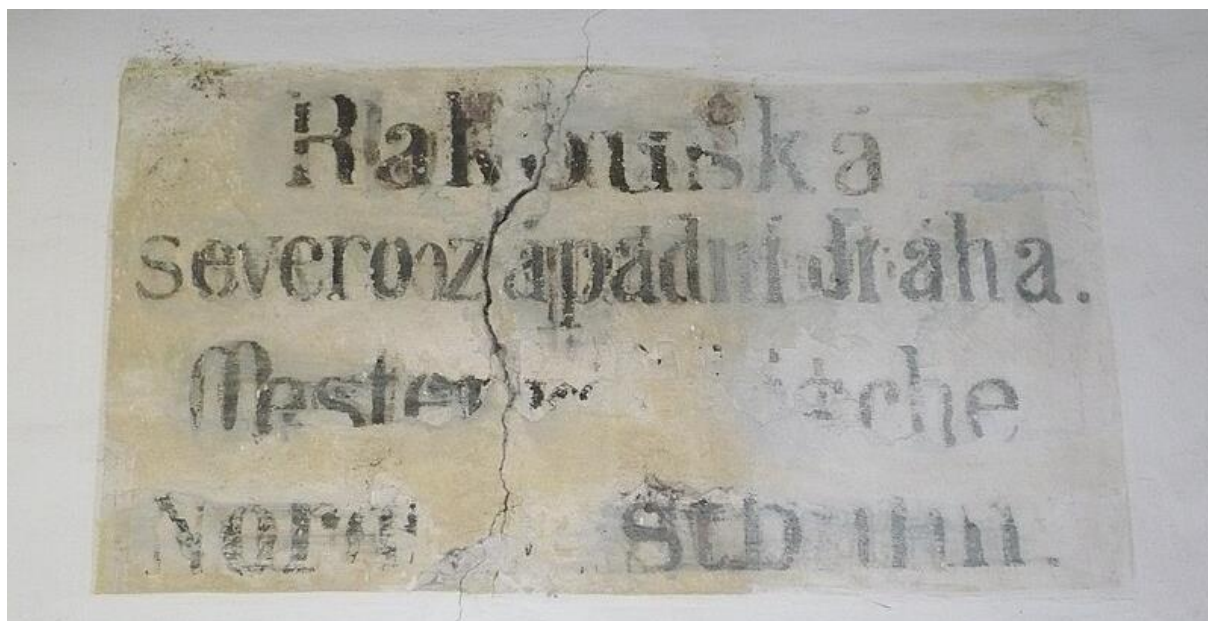
plánek stanice | station map

Praha hlavní nádraží



Praha–Vysočany

Trať z Neratovic do Prahy, vedoucí k dnešnímu hlavnímu nádraží vítkovskou tratí, byla uvedena do provozu roku 1872 jako součást Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy.



Historické česko-německé nápisy na svém původním místě ve východní hale staré budovy.

V roce 1873 byl zahájen provoz na trati Hradec Králové – Nymburk – Praha, součástí Rakouské severozápadní dráhy, která z vysočanského nádraží pokračovala přes Karlín na pozdější nádraží Praha-Těšnov. V úseku Praha-Vysočany – Praha-Těšnov byla 1. července 1972 ukončena osobní doprava a roku 1984 na ní byl zastaven i nákladní provoz. Vítkovská trať byla zrušena v roce 2008 kvůli zahájení provozu na Novém spojení, na významné části jejího tělesa byla zřízena zyklostezka.

Dříve samostatné město Vysočany bylo k Praze připojeno v roce 1922, ale nádraží bylo na současný název Praha-Vysočany přejmenováno až roku 1941. Na území Vysočan se ovšem nachází i osobní část nádraží Praha-Libeň. V letech 2003–2021 byl ve stanici nainstalován informační systém HIS-VOICE vyvíjený společností mikroVOX, který cestujícím poskytuje informace o vlacích, a to hlášením staničního rozhlasu a vypisováním informací na informační tabule. V rámci rekonstrukce došlo v březnu 2021 k jeho nahrazení informačním systémem INISS.

Rekonstrukce celé stanice

V letech 2020–2024 probíhá celková modernizace trati v úseku Praha-Vysočany – Mstětice, která se týká i celého nádraží a jeho uspořádání. V dubnu 2021 došlo k demolici původní nádražní budovy, staré téměř 150 let, jelikož se s ní vzhledem k jejímu zanedbanému stavu a pozici mezi kolejemi v novém návrhu stanice nepočítalo.

Na nádraží ve Vysočanech se nacházejí dvě ostrovní a jedno vnější nástupiště. Příchod a odchod na ně budou zajišťují dva zcela nové podchody, z nichž jeden je bezbariérový. Nové odbavovací prostory pro cestující, jako náhrada za původní budovu mezi kolejemi, byly vybudovány v místě původního vstupu do podchodu z Podnádražní ulice.

Od 19. června 2023 je stanice dálkově ovládána z CDP Praha.

Tratě

Na nádraží se od roku 1873 setkávají dvě železniční tratě:

- **turnovská** – jednokolejná neelektrizovaná trať vedoucí z pražského hlavního nádraží přes Neratovice, Všetaty, Mladou Boleslav do Turnova
- **nymburská** – dvoukolejná elektrizovaná trať Praha Masarykovo nádraží – Lysá nad Labem – Nymburk – Poděbrady – Kolín, která původně vedla na dnes již neexistující nádraží Praha-Těšnov

Původní staniční budova

Stará nádražní budova byla umístěná ostrovně, mezi kolejišti obou tratí. Jednalo se o jediný takový případ v celé Praze. Budova byla přístupná pouze podchodem, z něhož část mezi 2. a 3. nástupištěm zůstala zachována. Dlažba v této (severní) části je označována za nejstarší dochovanou dlažbu na území vnější Prahy. Objekt tvořily dvě samostatné haly, které nebyly nijak spojeny, a přechod mezi nimi byl možný pouze podchodem nebo po nástupišti. V západní, odjezdové hale se nacházela osobní pokladna pro prodej jízdenek, tabule s aktuálními odjezdy vlaků a lavičky pro cestující. Ve východní, příjezdové hale se nacházely jízdni řády a historické česko-německé orientační cedule. Dne 10. dubna 2021 byla budova uzavřena a v průběhu dubna srovnána se zemí.



Pohled na původní nádražní budovu (2015).



Původní vstup do podchodu ze směru od Vysočan, na jehož místě vznikne nová odbavovací hala.



Starý podchod pod nádražím a kolejištěm, dříve spojující ulice U Vinných sklepů a Podnádražní.



Vstup do nového podchodu z Podnádražní ulice.



Výstup z nového podchodu na první nástupiště.



První nové nástupiště.

Praha-Čakovice

Železniční stanice v Čakovicích byla zprovozněna roku 1872 zároveň s tratí Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy, staniční budova je z roku 1875. Od roku 1976 nese název Praha-Čakovice.

Popis

Nádraží je umístěno jihovýchodně od hlavní ulice Cukrovarská, autobusy MHD sem zajíždějí. Jeho budova je dochována v původní podobě, výdejna jízdenek s čekárnou jsou přístupné ze strany krytého nástupiště. Železná lávka pro pěší původně spojovala nádraží s podnikem Avia, v současnosti je nepřístupná.

Před staniční budovou je 5 kolejí dopravních a 3 koleje manipulační. Za nimi se ještě nacházejí koleje vlečky do Avie a na satalické straně je kolejíště rozšířeno o 4 manipulační koleje. Ve stanici je v provozu výdejna jízdenek. Provoz nádraží je obsluhován výpravčím, který představuje výhybky buď elektrickými přestavníky řadiči z dopravní kanceláře nebo ručně na místě. návěstidla jsou světelná. Za měšickým zhlavím je na Cukrovarské ulici chráněný úroňový přejezd.

Vlečky

Z nádraží vycházejí dvě vlečky. Jedna vlečka se odpojuje za satalickým zhlavím vpravo od tratě ve směru od Satalic a vede do bývalého čakovického cukrovaru. Její kolej obchází výpravní budovu a vede přes ulici Cukrovarská do vrat podniku (vlečku využívaly po zrušení cukrovaru roku 1990 různé firmy sídlící v areálu). Druhá vlečka, která je pravidelně využívána dopravcem KŽC Doprava, se odpojuje ze satalického zhlaví vlevo od tratě ve směru od Satalic a vede do podniku Avia. Z této vlečky vedla úvratí kolej do podniku Letov, která již fyzicky neexistuje.

Budoucnost

V roce 2018 město Praha zvažovalo prodloužení linky C pražského metra ze stanice Letňany. Konečnou stanicí by se stalo Nádraží Čakovice, na jehož místě by okolo roku 2030 mohl vzniknout dopravní uzel s návazností metra a železniční dopravy a kapacitní záchytné parkoviště. V roce 2022 se stanice metra objevila při prezentaci potenciální okružní trasy O.

Neratovice sídliště

O zastávce se v Neratovicích hovořilo již několik let. Územní rozhodnutí však bylo vydáno až 27. března 2018 (vyvěšeno bylo od 4. do 20. dubna 2018). Stavební povolení bylo vydáno 20. září 2018.

Veřejná zakázka SŽDC byla vypsána od 21. března do 24. dubna 2019, předpokládaná hodnota zakázky byla 24 428 214 Kč bez DPH.

Od června 2019 probíhaly předběžné a související práce. Byl rekonstruován železniční svršek a spodek v délce 175 m. Také byla rozšířena přilehlá ulice (Mánesova) a vytvořeno na ní asi 35 parkovacích míst typu P+R (dvě pro vozíčkáře). U železniční zastávky byly vybudovány autobusové zastávky, na které se po zprovoznění měla přesunout městská i linková doprava směrem do Prahy a do okolních obcí (to se však nestalo, autobusové zastávky slouží pouze lince č. 471 na trase Mělník - Neratovice - Kostelec nad Labem a náhradní dopravě při výluce na trati).

Soutěž o zakázku na stavbu zastávky, které se účastnily čtyři firmy, vyhrála 14. srpna 2019 společnost Remex CZ. Cena byla stanovena na 24 193 033 Kč bez DPH. Město Neratovice se podílelo na celé akci částkou 2,65 mil.

Do provozu byla zastávka uvedena dne 28. dubna 2020. Zastavují zde vlaky linek S3 a oproti původním plánům i R21 a R43 začleněné v systému Pražské integrované dopravy. Linky S3 a R43 provozují České dráhy, R21 společnost Arriva.

Parametry zastávky

Zastávka po dokončení obsahuje:

- Bezbariérové nástupiště o délce 120 m a s normovou výškou 550 mm
- 2 přístřešky pro cestující
- Přístřešek a stojany pro desítky jízdních kol
- Vizuelní, akustický a orientační systém
- Osvětlení nástupiště
- Přejezdové zabezpečovací zařízení (km 32,965)

Stávající vyšlapaný přechod přes trať v ose ulice Dr. E. Beneše byl nahrazen zabezpečeným přechodem pro pěší (světelné a zvukové signalizační zařízení, závary).



Elektronický informační systém.



Kilometrovník 33,0 v zastávce.

Neratovice

Stanice byla vystavěna dle typizovaného předpisu společnosti Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPE) ze směru z Kralupy nad Vltavou do Turnova, pravidelný provoz zde byl zahájen 15. října 1865. TKPE dále 23. října 1871 otevřela železniční trať do Čakovic u Prahy, odkud mohly vlaky následujícího roku pokračovat až do Prahy. Roku 1883 byla TKPE sloučena s Českou severní drahou (BNB).

Roku 1880 byla z neratovického nádraží vyvedena šestikilometrová vlečná dráha do cukrovaru Bloch v Kostelci nad Labem, které bylo později využito společností *Místní dráha Brandýs-Neratovice* při stavbě místní dráhy z Neratovic navazující na již existující trať v Brandýse nad Labem. Provoz mezi Neratovicemi a Čelákovici byl zahájen 15. července 1899. Provoz na místní dráze nejprve zajišťovala Rakouská společnost státní dráhy (StEG). Po zestátnění BNB i StEG v roce 1908 pak obsluhovala stanici jedna společnost, Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), po roce 1918 pak správu přebraly Československé státní dráhy, místní dráha byla zestátněna až roku 1925.

Nádraží má celkem čtyři nástupiště s pěti hranami, příchod na nástupiště je možné po přechodech přes koleje. V roce 2017 byla dovršena rekonstrukce stanice, byla dokončena vyvýšená nástupiště osazená elektronickým informačním systémem a výpravní budova dostala novou fasádu.





Všetaty

Kolem Všetat budovala Turnovsko-kralupsko-pražská dráha roku 1865 železnici do Turnova, stanice zde nicméně postavena nebyla. O vzniku nádraží bylo rozhodnuto až s novostavbou trasy Vídeň–Berlín realizované Rakouskou severozápadní dráhou (ÖNWB), Všetaty se tak staly odbočnou stanicí.

Autorem univerzalizované podoby stanice je architekt Carl Schlimp, stanice byla zbudována v letech 1872–1873 s klasifikací Třída IIb. Nachází se mezi dvěma kolejišti, obě společnosti používaly k odbavování cestujících oddělená nástupiště, Turnovsko-kralupsko-pražská dráha na jihovýchodní a Rakouská severozápadní dráha na severozápadní straně budovy. Provoz ve stanici byl zahájen 1. ledna 1874. Sloužily zde též dvě různé staniční čety: přednosta, výpravčí, pokladní a provozní zaměstnanci. Ve stejné ose s nádražím stála budka pro ruční obsluhu závor. Stanice byla v době dokončení oplocená (což bylo tehdy obvyklé) a nepřetržitě střežena hlídačem. V budově fungovala ve dvou místnostech nádražní restaurace, obvyklý zde byl prodej na nástupištích u stojících vlaků.

Traťový úsek z Kolína ve směru na Mělník procházející Všetaty byl roku 1958 elektrizován.

Výpravní budova

Výpravní budova byla postavena v letech 1873–1874. Projekt vypracoval Rudolf Frey architekt ÖNWB, který použil plány výpravní budovy v Ústí nad Orlicí. Základem bylo použití režného zdiva, hrázděné konstrukce a sedlové střechy s nízkým sklonem.

Výpravní budova je postavena na půdorysu písmene H. Je tvořena dvěma příčnými křídly, z nichž jedno je dvoupatrové a druhé jednopatrové. Průčelí hlavního traktu bylo rozčleněno dvěma krajními rizality a trakt ukončen dvěma trojúhelníkovými štíty. Spojovací křídlo je přízemní, v níž byla čekárna a restaurace.

Součástí nádraží byly přístavky pro kůlnu na uhlí, prádelnu, lampárnu nebo chlívký pro hospodářská zvířata, zázemí pro posunovače a další provozní místnosti. Byla zde točna a místo pro zbrojení lokomotiv uhlím a vodou.



Kryté nástupiště.

Mladá Boleslav hlavní nádraží

Stanice byla vystavěna dle typizovaného předpisu společnosti Turnovsko-kralupsko-pražská dráha ze směru z Kralupy nad Vltavou do Turnova, pravidelný provoz zde byl zahájen 15. října 1865. Následně zde vznikla po východní straně nádraží nová staniční budova postavená společností Rakouská severozápadní dráha jako nádraží II. třídy B (uzlová stanice) jakožto konečnou stanicí své odbočné trati z Nymburka. Autorem typizovaného vzhledu byl architekt Carl Schlimp. Trať byla oficiálně otevřena 29. října 1870. K dobudování železničního spojení s Mšenem přes již dokončenou trať ve Skalsku došlo 19. února 1904 společností *Místní dráha Sudoměř - Skalsko - Stará Paka*, trať dále pokračovala do Sobotky a Staré Paky.

Současný provoz osobní dopravy

Stanice je integrovaná do Pražské Integrované Dopravy, leží v 7. tarifním pásmu. Stanici obsluhují několikrát denně rychlíky linky R21 (Praha hl.n - Tanvald), rychlíky linky R22 (Kolín - Šluknov), dále osobní vlaky linky S3 (Praha Masarykovo nádraží - Turnov), spěšné vlaky R43 (Praha Masarykovo nádraží - Turnov). Dále pak osobní vlaky do Dolního Bousova a Mladějova v Čechách, z nichž některé pokračují do Lomnice nad Popelkou, a také několikrát denně do Mělníka přes Mšeno.



Vizualizace nové nádražní budovy

Služební vstup, pohled z jihovýchodu





Bakov n. Jizerou město



Mnichovo Hradiště

Stanice byla vystavěna dle typizovaného předpisu společnosti Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPE) ze směru z Kralupy nad Vltavou do Turnova, pravidelný provoz zde byl zahájen 15. října 1865. TKPE dále 23. října 1871 otevřela železniční trať do Čakovic u Prahy, odkud mohly vlaky následujícího roku pokračovat až do Prahy. Roku 1883 byla TKPE sloučena s Českou severní drahou (BNB). Po zestátnění BNB v roce 1908 pak obsluhovala stanici jedna společnost, Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), po roce 1918 pak správu přebraly Československé státní dráhy.

Ve 2. čtvrtině 20. století byly na budově dvoupatrové staniční budovy provedeny modernizační stavební úpravy v podobě vzniku postranních přístavků čekáren a ciferníkových hodin s keramickým obkladem. Došlo též k úpravě interiéru.

Popis

Nacházejí se zde tři jednostranná nástupiště, z toho jedno vnější u budovy a dvě vnitřní s příchodem k vlakům přes kolejové přechody. První nástupiště je kryto přístřeškem. Roku 2019 byla dokončena rekonstrukce prostoru a parku před nádražím a bylo sem přesunuto autobusové nádraží.

