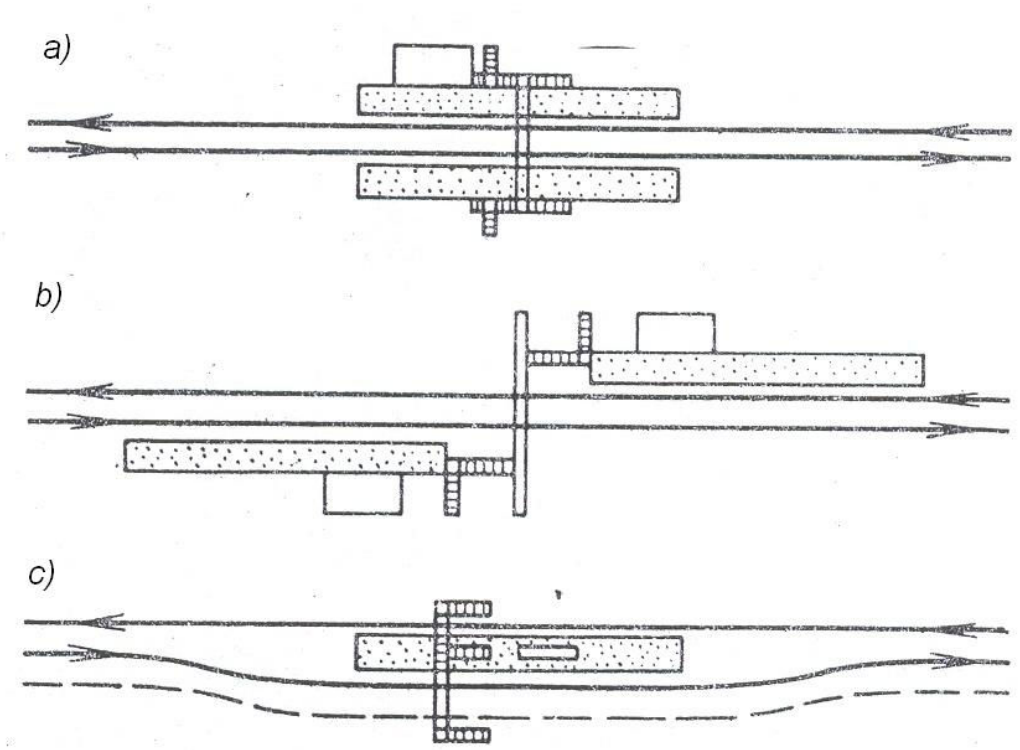
Pasažieru pieturpunkti un zonas stacijas

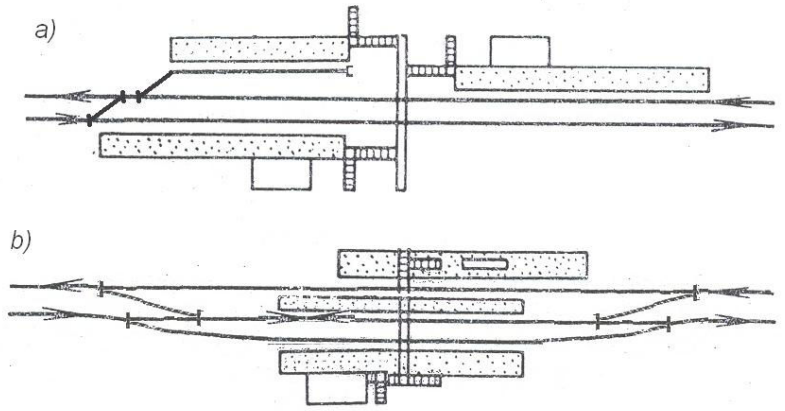
Pasažieru pieturpunkti nav sadales punkti. Tās ir pasažieru iekārtas (peroni, pārejas starp tiem, nojumes, bet atsevišķos gadījumos arī pasažieru ēkas), kuras izvietoti posmos, bet dažos gadījumos – arī staciju teritorijās – lai nodrošinātu pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu. Vienkāršāko pasažieru pieturpunktu shēmas parādītas attēlā.



Platformu izvietojums pasažieru pieturpunktos: a – malas (krasta) platformas ar izvietojumu viena iepretim otrai; b – malas (krasta) platformas, kas izvietotas ar nobīdi; c – starpceļu (salas) platforma.

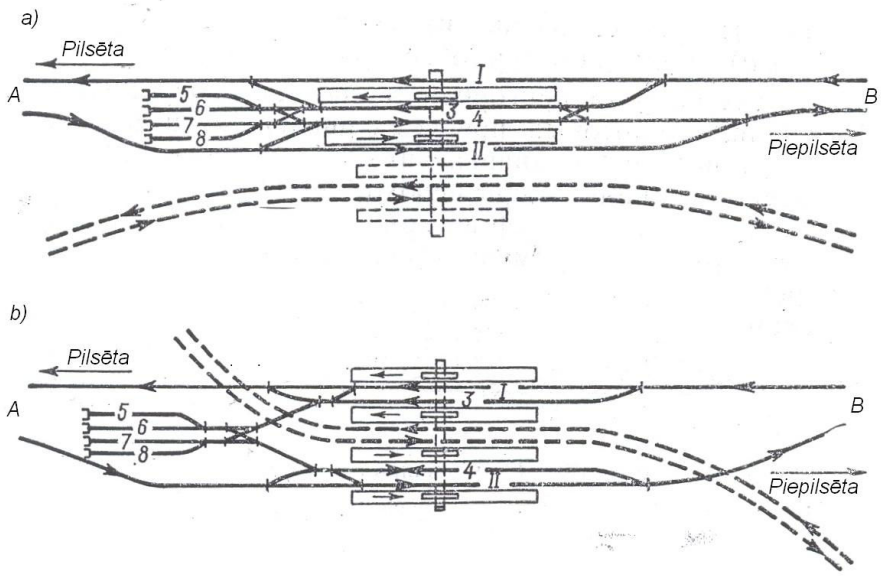
Atsevišķos gadījumos, ka lielāku apdzīvotu vietu šķērso dzelzceļa līnija, jeb lielākā dzelzceļa mezglā ir vieta ar ievērojumu pasažieru apgrozījumu, taču stacija kā sadales punkts netiek veidota, pasažieru pieturpunktos var tikt sniegts pilns pakalpojumu komplekss pasažieriem, taču netiek veiktas nekādas ar vilcienu kustību saistītas operācijas (piemēram Bādene pie Vīnes, jeb Centrālā stacija Briselē, kas pēcbūtības ir pieturpunkts sešceļu dzelzceļa līnijā).

Zonas stacijas izveido līnijās ar piepilsētas vai pilsētas pasažieru satiksmi vietās, kur manāmi mainās pasažieru plūsma un tās kalpo kā galapunkts vilcienu daļai.



Zonas stacijas: a – ar apgriešanās strupceļu; b – ar caurbraucamu apgriešanās ceļu..

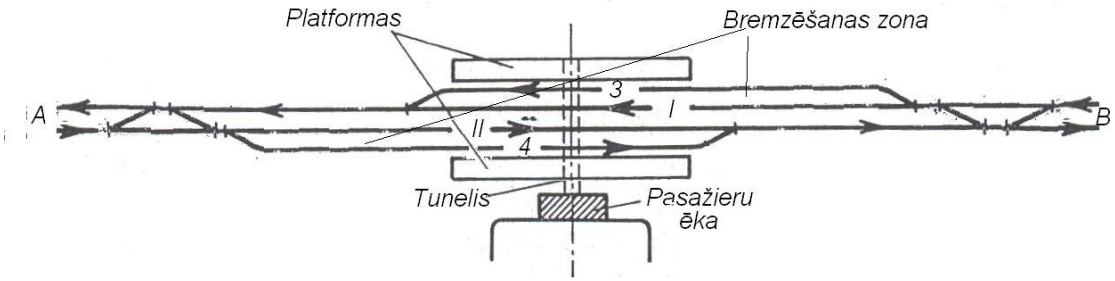
Atsevišķos gadījumos pasažieru plūsma var samazināties, iebraucot piepilsētas zonas centrālajā pilsētā, jo pasažieri pārsēžas uz citiem transporta veidiem. šajos gadījumos var būt *apgrieztās (jeb otrādās) zonas stacijas.*



Apgrieztās zonas stacijas pārsēšanās vietās uz pilsētas masu transportu (piemēram, metro). Variantā, kas attēlots *b* zīmējumā, tiek minimizēta viena virziena pasažieru plūsmu pārvietošanās, jo iespējama pārsēšanās uz vienas platformas.

Ātrgaitas dzelzceļu sadales punkti

Ātrgaitas dzelzceļu starpstacijas paredzētas pasažieru apkalpošanai apdzīvotās vietās starp maršruta galapunktiem. Tās izveido tādā veidā, ka galvenie ceļi, pa kuriem notiek vilcienu, kas neapstājas šajā stacijā, kustība, ir izolēti no pasažieru platformām. Intensīvas satiksmes gadījumā, lai nekavētu citu vilcienu kustību, pirms pieņemšanas-nosūtīšanas ceļiem izveido bremzēšanas zonu, kurā vilciens samazina ātrumu. Platformas savā starpā un ar pasažieru ēku savieno ar gājēju tuneļiem vai tiltiņiem. Bieži vien arī pasažieru apkalpošanai paredzētās telpas izvieto zem sliežu ceļiem vai virs tiem.

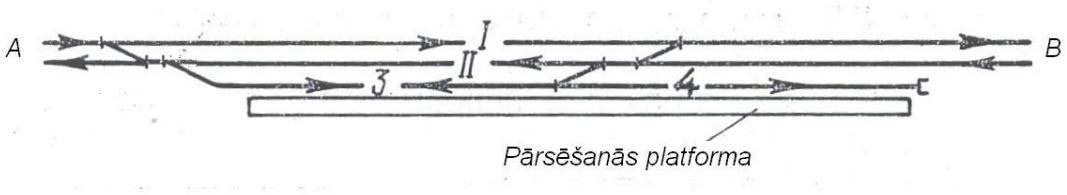


Ātrgaitas dzelzceļa starpstacija.

Gadījumā, ja starpstacija ir galapunkts daļai vilcienu, tad paredz lielāku pieņemšanas-nosūtīšanas ceļu skaitu, piemēram attēlā parādītajai stacijai izveidojot vēl pa vienam ceļam platformas otrajā pusē.

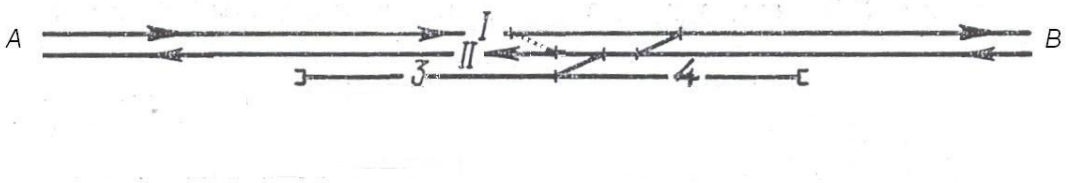
Savukārt, ja līnijā satiksme nav intensīva (kā piemēram, Tokijas–Nagano līnijā, kur intervāls starp vilcieniem ir 30 min), var būt izveidoti arī paietupunkti, kuros platformas atrodas pie galvenajiem ceļiem. šajā gadījumā uz platformām paredz nožogojumu sliežu ceļa pusē, kas nodrošina pieeju vilcienam tikai tad, kad tas ir apstājies.

Tā kā ātrgaitas dzelzceļu līnijās staciju skaits ir ierobežots, tad pārmērīgu traucējumu novēršanai kāda vilciena bojājuma gadījumā izveido t. s. evakuācijas jeb avārijas pārsēšanās punktus, kuros var novirzīt bojāto vilcienu un nodrošināt pasažieru pārsēšanos citā vilcienā. Šie punkti nav paredzēti regulārai pasažieru apkalpošanai.



Ātrgaitas dzelzceļa avārijas pārsēšanās punkts.

Tā kā ātrgaitas dzelzceļu infrastruktūras apkopes darbi parasti tiek veikti naktīs, to sadales punkti ir izvietoti lielos attālumos, bet infrastruktūras apkalpošanas tehnika parasti nespēj kustēties ar lieliem ātrumiem, racionālai apkopei atvēlētā laika izmantošanai tiek izveidoti infrastruktūras apkalpošanas tehnikas stāvēšanas punkti, kuros ši tehnika paliek dienas laikā, kad notiek regulārā satiksme. Līdz ar to netiek patērēts laiks tehnikas nosūtīšanai uz darbu vietu un aizvākšanai no tās.



Ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras tehnikas stāvēšanas punkts.