

Кроме того, важными условиями, вытекающими из современных технических направлений в проектировании угольных предприятий, влияющими на построение схемы транспортного обслуживания угольного района, являются: укрупнение эксплуатационных единиц (шахт, карьеров), обогащение и брикетирование углей.

Первое условие сокращает число пунктов погрузки и увеличивает их производительность; второе - заставляет объединять поток угля, идущий от отдельно расположенных шахт и карьеров к групповым и центральным обогатительным фабрикам, в том случае, если при отдельных шахтах не предусматривается устройство индивидуальных обогатительных фабрик.

Схемы путей в зависимости от конфигурации и обширности районов, степени насыщенности их шахтами и карьерами, местоположения шахтных стволов, выездных траншей, направления вводов путей на промышленные площадки могут быть: линейные - главный или магистральный подъездной путь проходит через основную станцию, ряд последовательно расположенных объектных станций и заканчивается тупиковой станцией; линейно-усовые - от главного пути отходят железнодорожные ветви к отдельным объектам или группам объектов; тупиковые - от основной станции района отходит ряд тупиковых ветвей к станциям отдельных объектов; кольцевые - главный путь, пройдя по территории района через ряд станций отдельных объектов, возвращается к исходной точке.

Подъездные пути при вводе их на территории промышленных площадок осуществляют функцию связи внутризаводских путей с внешней дорожной сетью.

Проектирование сетей внешних железнодорожных путей и размещение станций в промышленном районе должно обеспечивать: комплексное решение вопроса о более правильном использовании транспорта на основе рационального развития действующих и проектируемых предприятий и населенных мест в районе; эффективное использование для вновь строящихся предприятий существующей сети железных и автомобильных дорог, станций, складов и других транспортных устройств; кооперирование транспортных устройств близко расположенных предприятий.