

Особую сложность представляет организация железнодорожного движения по территории промышленного предприятия, так как оно должно учитывать помимо вышеперечисленных факторов организацию потоков груженого и порожнего составов. Применение железнодорожного транспорта на промышленном предприятии условно считается целесообразным при грузообороте не менее 10 вагонов в сутки. Железнодорожные станции на промышленных предприятиях должны обладать большой маневренностью, а также возможностью расширения с учетом периодической (раз в 5 - 10 лет) модернизации.

Прокладка железнодорожных путей вдоль зданий осуществляется в соответствии с габаритами приближения подвижного состава, радиусами кривых, стрелочными переводами и вводом путей в здания. Расстояние от оси железнодорожного полотна до стены здания, в котором нет оконных проемов - не менее 3 - 4 м, с оконными проемами - не менее 6 м, стрелочные переводы устраиваются с углом $1/9$, $1/7$, $1/6$. Перед стрелочными переводами и после них должны быть прямые участки пути длиной не менее 15 м. то же - перед въездом в здание. Минимальное расстояние между зданиями с оконными проемами - не менее высоты большего здания.

Автодороги (подразделяются на пять категорий - см. выше). Дорожное покрытие, количество полос движения, выбор решений по примыканиям и пересечениям дорог принимается на основании техникоэкономического сравнения вариантов. Профиль дорог - с уклонами в сторону обочины, аналогично профилям дорог селитебной зоны. При наличии бордюрного камня устраивается ливневая канализация под землей, дорожное покрытие выполняется с уклоном в сторону водоприемных люков. В случае прокладки проездов без бордюрного камня - устраивается обочина, а затем кювет, используемый для отвода атмосферной влаги.