

Рисунок 1 – Экскурсионные маршруты
«Святыни Беларуси»:

1 – Храм Нерукотворного образа Господня, а. г. Рубель;
2 – костел Преображения Господня в Германовичах; 3 – храм святого Иосифа (Оршанский район); 4 – Спасо-Евфросиниевский монастырь г. Полоцк; 5 – костел Святого Антония, г. Рогачёв;
6 – Свято-Покровский храм, г. Хойники; 7 – Домовая церковь Святителя Николая Чудотворца г. Гродно; 8 – костел Вознесения Девы Марии, г. Скидель; 9 – храм Святителя Дмитрия Ростовского (а. г. Михановичи, Минский район); 10 – Ляденский Свято-Благовещенский мужской монастырь (д. Малые Ляды, Минский район); 11 – костел Пресвятой Девы Марии помощницы христиан (п. Лесной, Минский район); 12 – Криница (д. Студенец, Горецкий район); 13 – Свято-Троицкий храм, г. Мстиславль; 14 – Кермилицкий костел города г. Мстиславль; 15 – Минский Свято-Духовный Кафедральный собор, г. Минск; 16 – Архикафедральный собор Святого имени Пресвятой Девы Марии, г. Минск; 17 – храм-памятник в честь Всех Святых и в память о жертвах, спасению Отечества нашего послуживших, г. Минск



В связи с этим целесообразно рассмотреть возможность организации паломнических маршрутов на железнодорожном транспорте в региональном сообщении с учетом их специфики, что определяется следующими причинами:

- небольшие стартовые инвестиции;
- развитие паломничества в Республике Беларусь;
- высокий уровень рентабельности;
- минимальный срок окупаемости затрат.

Следует отметить, что наличие разветвленной сети Белорусской железной дороги по территории страны позволяет организовать такие маршруты в виде кратковременных (часовых) длительностью от 3 до 10 ч, а также однодневных, длительностью от 10 до 14 ч. При этом паломнические маршруты в зависимости от назначения и спроса могут быть регулярными, периодическими и разовыми, и их прокладывать на графике движения поездов целесообразно в пакетах с пассажирскими поездами, максимально используя съемные нитки графика сборных поездов.

Список литературы

- 1 Печерица, Е. В. Паломнический туризм: сущностные аспекты / Е. В. Печерица, Е. Е. Шарафанова // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 6.
- 2 Шейбак, В. В. Эволюция традиций паломничества в православные монастыри у белорусов (1950–1980-е гг.) / В. В. Шейбак // Традицыі і сучасны стан культуры і мастацтваў : зб. дакладаў і тэзісаў VII Міжнар. навук.-практ. канф. Мінск, Беларусь, 24–25 лістапада 2016 года : у 2 т. / рэдкал. : А. І. Лакотка (галоўны рэдактар) [і інш.]. – Мінск, 2017. – Т. 2. – С. 655–658.
- 3 Дорогами православной Беларуси. – Минск : Белорусский Экзархат, 2010. – 272 с.

УДК 656.211.5.072.6

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ НАПОЛЬНЫХ УКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ ИНФОРМИРОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ

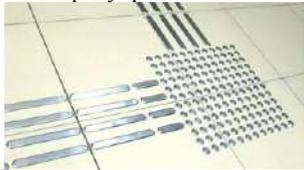
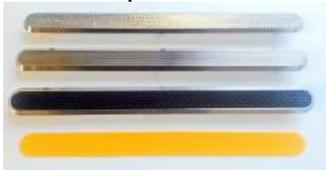
Т. А. ВЛАСЮК, А. Н. БЕЛОУС, Л. А. ГОНЧАРОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В настоящее время информационная поддержка пассажиров является неотъемлемым атрибутом всех видов транспорта, включая железнодорожный, который является зоной повышенной опасности. Поэтому одной из важнейших функций современного информационного обеспечения является своевременное отображение нужной для пассажиров информации, как на вокзале, так и прилегающих к нему территорий, а также пассажирских платформ. При этом особую актуальность приобретает контент их наполняемости и его «подача» пассажирам. Например, сегодня на железнодорожных вокзалах СНГ и Республики Беларусь чаще всего имеются несколько больших информационных табло, возле которых скапливается *n*-е количество пассажиров, иногда перекрывающих проходы к билетным кассам или создающих заторы для входящих или выходящих пассажиров. Можно сказать, что существующая практика развешивания нескольких больших информационных табло на вокзалах, которая была приемлема в XX веке, сегодня является устаревшей и требует со-

вершенствования. Следует отметить, что информационные табло за истекший период претерпели значительные изменения и усовершенствовались.

Однако представляет интерес зарубежный опыт стран Западной Европы, США, Китая и др., в которых наряду с информационными табло широко применяются напольные указатели, позволяющие сокращать время поиска и быстрее сориентироваться на железнодорожном вокзале. Напольные указатели выполняются в виде стендов, которые размещаются в самых проходных местах, и где они точно будут замечены, а также напольных наклеек со специальной износостойкой ламинацией, изготавливаемой в форме стрелок или следов, ведущих в нужном направлении. Для обеспечения желаемого эффекта метки на полу железнодорожного вокзала или перрона (платформы) должны иметь высокую заметность, высокий уровень износостойкости, а также быть привлекательными и информативными с разборчивым шрифтом и отчетливым изображением (таблица 1).

Таблица 1 – Краткая характеристика напольных указателей

Вид напольных указателей	Краткая характеристика	Назначение
<i>Тактильные</i> (обеспечение самостоятельного безопасного передвижения людей с инвалидностью по зрению)		
<p>Предупреждающие</p> 	Дискретные элементы в форме усеченного конуса, усеченной пирамиды или полусферы	Направление движения
<p>Направляющие</p> 	Прямые ребра с плоскими вершинами	Направляющие дорожки
<i>Указательные обозначения, стрелки для обустройства эвакуационных систем и показа направления пути к выходам в случае чрезвычайных ситуаций</i>		
<p>Фотолюминисцентные</p> 	Подсветка линий безопасности	Обозначение опасных зон и разметка платформы непосредственно у поездов
<p>Навигационные указатели</p> 	Указывающие надписи и стрелки	Указание направления месторасположения объекта
<i>Специальные сигнальные антискользящие полосы</i>		
<p>Антикаблук</p> 	Ячеистый коврик из ПВХ, обеспечивающий противоскользящие свойства	Защита от проникновения грязи в помещение, а также информирование слабовидящих о наличии препятствий или опасных зон благодаря контрастному цвету
<p>«Внимание порог»</p> 	Напольные наклейки	Обозначение опасных зон

Окончание таблицы 1

Вид напольных указателей	Краткая характеристика	Назначение
<p>«Осторожно/Аккуратно ступенька»</p> 		
<i>Напольная графика и аппликация</i>		
<p>Реклама</p> 	<p>Минимизация информации, размещенной на небольшой площади пола</p>	<p>Информационная реклама</p>

Как показал анализ таблицы 1, напольные знаки относятся к числу действенных средств организации пассажиропотоков в пределах вокзальных комплексов и выполняют функции, можно сказать, «немой справки» и, что особенно важно, служат в качестве индикаторов опасных участков, например, края платформы. Помимо этого напольные знаки позволяют пассажирам экономить время на расспросы и получение справок, так как по указателям можно беспрепятственно следовать в любую точку вокзала. При этом, чем бы не был занят пассажир в любой момент времени (покупками, разговором по телефону и т. п.), информация как бы «настигает» его, что делает ее очень удобной, ибо она гораздо крупнее обычных светящихся указателей, расположенных наверху, соответственно, лучше читается и её дальше видно.

Следовательно, через структурно-функциональную организацию напольных знаков, обеспечивающих определенную систему практических действий, создается система визуальной коммуникации, на которую приходится до 80 % информации, получаемой через органы зрения, что особенно важно для предупреждения об опасности пассажиров. Более того, сегодня напольная информация переходит в разряд интермодальной, так как касается не только железной дороги, но и городского транспорта и т. п., как бы пропитывает весь вокзальный комплекс, а не концентрируется в нескольких его точках.

Таким образом, напольные указатели на железнодорожных вокзалах являются важнейшей составляющей частью пассажирских перевозок, которые объединяют различные виды информации – практическую, коммерческую, МЧС, рекламную и т. п., что позволяет представить ее в управляемом виде на средства визуализации. Широкое применение напольной информации на вокзалах позволит повысить имидж железнодорожного транспорта страны и выйти на мировой уровень по обслуживанию пассажиров.

Список литературы

1 ИСО 23599:2012. Технические средства помощи слепым и слабовидящим людям. Тактильные указатели на пешеходной поверхности (ISO 23599:2012) (Assistive products for blind and vision-impaired persons – Tactile walking surface indicators).

2 Белов, К. А. Организация железнодорожных пассажирских перевозок / К. А. Белов, А. А. Авдовский, А. С. Бадаев. – М. : Академия, 2008. – 256 с.