Piotr Tomasik

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz

Nazwy przystanków komunikacji miejskiej w Polsce Punkt widzenia językoznawcy i organizatora komunikacji miejskiej

Wstęp

Niniejszy tekst jest propozycją rozpatrywania nazw przystanków komunikacji miejskiej (dalej: NPKM) w świetle studiów onomastycznych. W mojej opinii zagadnienia te winny doczekać się bardziej szczegółowych i zaawansowanych badań. Analizie nazw miejsc zatrzymania¹ autobusów i trolejbusów w Uściu nad Łabą (Czechy) poświęcony jest tekst Patrika Mittera [Mitter 2012]. W niniejszym opracowaniu został przedstawiony punkt widzenia zarówno językoznawcy, jak i organizatora transportu, tj. instytucji odpowiedzialnych za planowanie i funkcjonowanie komunikacji publicznej².

1. Określenie przedmiotu analizy

Analizie poddałem jedynie oficjalne NPKM, to jest takie, które zapisane są w koncesjach przewozowych, widnieją na tabliczkach przystankowych, podawane są w rozkładach jazdy, prezentowane są na oficjalnych schematach przedstawiających układ linii komunikacyjnych. Niektóre oficjalne NPKM posiadają nawet po kilka odpowiedników potocznych³. Zdecydowałem się na jednoczesną

¹ W ustawie *Prawo o ruchu drogowym* przystanek zdefiniowany jest jako: „miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi”, por. ustawa z dnia 20.06.1997 r., art. 2, p. 13, <http://isap.sejm.gov.pl/> (dostęp: 25.10.2012).

² Organizator publicznego transportu zbiorowego to „właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze” por. ustawa z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, <http://isap.sejm.gov.pl/> (dostęp: 25.10.2012).

³ Nazwy takie obecne są w komunikacji pomiędzy użytkownikami transportu publicznego oraz pomiędzy pracownikami przedsiębiorstw komunikacyjnych. Tego rodzaju onimom zamierzam poświęcić dalsze badania.

analizę onimów pochodzących z różnych miast, bowiem wszystkie NPKM powinny podlegać ogólnopolskim zasadom. Materiał wyekscerpowany został z rozkładów jazdy publikowanych przez organizatorów transportu w formie drukowanej i w formie elektronicznej, dostępnej w Internecie, część pochodzi z obserwacji terenowej⁴. W wielu przypadkach pomocny okazał się bezpośredni kontakt z pracownikami instytucji odpowiadającymi za komunikację miejską (Bydgoszcz, Kraków, Poznań, Płock).

Przystanek komunikacji miejskiej to punkt zatrzymania pojazdów, w którym pasażer może rozpocząć lub zakończyć podróż określonym środkiem lokomocji. Punkty te są trwale osadzone w przestrzeni (nierzadko zaznaczone są na mapach), dlatego, moim zdaniem, NPKM należy rozpatrywać w kategorii toponimów. Ponieważ w wielu regionach komunikacja miejska dociera także poza granice miast, obsługuje obszary podmiejskie, wiejskie – należy być ostrożnym w przypisaniu nazw przystanków do grupy urbanonimów. Nazwa przystanku ma jednocześnie wskazywać miejsce i wyróżniać je spośród innych. Należy pamiętać, że NPKM często odnosi się do więcej niż jednego punktu. Najczęściej jest to para przystanków położonych w niewielkiej odległości, obsługiwana przez pojazdy poruszające się w przeciwnych kierunkach. Na skrzyżowaniach dróg, na których przecinają się trasy komunikacyjne punktów zatrzymania jest więcej. W tym wypadku, w teorii organizacji komunikacji miejskiej, używane jest pojęcie zespołu przystanków (zespołu przystankowego). Przystanki wchodzące w skład takiego zespołu mogą mieć jedną wspólną nazwę lub mogą różnić się nazwami. Jako jeden przystanek będę więc traktował tzw. przystanki wielokrotne (najczęściej podwójne), umożliwiające jednoczesne zatrzymanie się kilku pojazdów, a także zespoły przystankowe (węzły przesiadkowe) pod warunkiem posiadania przez wszystkie przystanki wchodzące w skład zespołu tej samej nazwy. W przypadku, kiedy w obrębie jednego węzła przesiadkowego przystanki posiadają różne nazwy, każda z nich rozpatrywana winna być oddzielnie. Do grupy nazw przystanków zaliczam także nazwy stacji⁵ i dworców komunikacji miejskiej. Należy podkreślić, że częste są przypadki prezentowania różnych form nazwy w zależności od nośnika informacji. NPKM na schematach komunikacyjnych, na tabliczkach przystankowych, na rozkładach jazdy czy w systemie informacji pasażerskiej (wizualnej i głosowej) w pojazdach nie zawsze występują w tej samej formie. Nierzadko ten sam punkt zatrzymania wskazany jest za pomocą pełnej nazwy lub tylko jej części (por. *Sułkowskiego/Kamienna* i *Kamienna B*⁶). Niekiedy takie zabiegi powodowane mogą

⁴ Wynotowywałem i fotografowałem NPKM prezentowane na tablicach przystankowych, rozkładach jazdy, nazwy podawane w opisach trasy linii komunikacyjnych (najczęściej na tablicach kierunkowych wewnątrz pojazdów).

⁵ Określenie „stacja” używane jest jedynie w odniesieniu do linii metra oraz do przystanków leżących na trasie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju.

⁶ We wszystkich przypadkach posługuję się zapisem nazw przystanków prezentowanym na witrynach internetowych przewoźników i organizatorów transportu.

być koniecznością dostosowania długości nazwy do wielkości pola, w którym może być ona prezentowana (wielkość rubryki rozkładu jazdy, wielkość tablic zmiennej treści w pojazdach).

W wielu wypadkach spotyka się stosowanie skrótów – por. napis na wyświetlaczu *Glinki BFM* i komunikat głosowy w systemie informacji pasażerskiej *Glinki Bydgoska Fabryka Mebli B*. Odnotować można przypadki równoległego stosowania zupełnie różnych nazw – prawdopodobnie wynika to z błędu lub przeoczenia osób odpowiedzialnych za przygotowywanie informacji pasażerskiej. W Bydgoszczy przez kilka miesięcy po zmianie nazwy przystanku *Toruńska/Wodrol* na *Toruńska/Tor Awaryjny* na wiacie przystankowej znajdował się napis przedstawiający starą nazwę. Także w Bydgoszczy w końcu lat 90. równolegle używane były dwie nazwy przystanku końcowego obsługiwanego przez linię autobusową nr 60. Na tablicach malowanych na desce widniał napis *Srebrna*, na wyświetlaczach elektronicznych *Osowa Góra*. To wszystko sprawia, że często wskazanie właściwej nazwy przystanku jest trudne, a zgromadzony materiał bywa niejednoznaczny.

W ostatnim okresie w wielu miastach obserwować można stopniowe porządkowanie NPKM. Zapewne nie bez znaczenia w tym wypadku są coraz bardziej restrykcyjne przepisy regulujące przewozy pasażerskie. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej stanowi: „w transporcie drogowym nazwa przystanku komunikacyjnego, na którym będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej, zawiera: 1) nazwę miejscowości według rejestru terytorialnego; 2) określenie miejsca usytuowania przystanku komunikacyjnego, poprzez wskazanie w szczególności nazwy ulicy albo obiektu użyteczności publicznej – o ile dotyczy; 3) numer przystanku komunikacyjnego”⁷. Nierzadko praktyka nazewnicza daleka jest od wytycznych ministerialnych.

2. Analiza NPKM

W wielu polskich miastach przystanki komunikacji miejskiej oficjalne nazwy otrzymały stosunkowo niedawno⁸. Wcześniej pasażerowie i pracownicy komunikacji miejskiej posługiwali się przede wszystkim zwyczajowymi określeniami, najczęściej opisami (np. *na górze, przy Polskim Radiu, przy kościele, przy szpitalu B*). Takie formy określić można spontanicznymi lub pierwotnymi mikrotoponimami.

⁷ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10.04. 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, Dz U 2012, poz. 451, pkt. 6, <http://isap.sejm.gov.pl/> (dostęp: 25.10.).

⁸ Dotyczy to przede wszystkim przystanków pośrednich. Przystanki początkowe i końcowe nazwy posiadały znacznie wcześniej – nazwy takie prezentowane były na tablicach kierunkowych pojazdów.

Wspomniane zaostrenie przepisów regulujących prowadzenie przewozów znacznie przyspieszyło wprowadzenie oficjalnych NPKM. Wpływ na to miały także procesy usprawniające funkcjonowanie transportu publicznego, podnoszące jego konkurencyjność względem transportu indywidualnego.

Zaproponować można następującą klasyfikację NPKM.

1. Nazwy jednoelementowe:

1.1. Powstałe z przeniesienia innej nazwy własnej:

1.1.1. Odotoponimiczne:

1.1.1.1. Przeniesione nazwy ciągów komunikacyjnych, ulicy, alei itp. (według podziału K. Handke – nazwa traktu [Handke 1998: 295]). W tym celu najczęściej transonimizacji poddawana jest nazwa najbliższej lub ważniejszej przecznicy, rzadziej nazwa ulicy, po której przebiega trasa, np. *Brzeska WŁ, Płocka G, Przemyska G, Kórnicka P, Fredry P, IX Poprzeczna 01 WA, Morska B*;

1.1.1.2. Przeniesione nazwy punktowe lub nazwy obszarów, np. *Rondo Jagiellonów B, Rondo Żegrze P, Plac Barlickiego Ł, Osiedle Sobieskiego P, Most Teatralny P, Łostowice G, Rynek Jeżycki P, Jezioro Czerniakowskie 01 WA*;

1.1.1.3. Przeniesione nazw innych miejscowości, np. *Murowaniec B, Sobowo PŁ*;

1.1.2. Przeniesienie innych nazw własnych, najczęściej chrematonimów wskazujących obiekty lub instytucje znajdujące się w pobliżu przystanku, np. *Stomil P, Hale Banacha 01 WA, NIK 02 WA, Och-Teatr 01 WA, HCP P, Bałtyk P, Zajezdnia Głogowska P*;

1.2. Powstałe przy wykorzystaniu wyrażen pospolitych: *Pogotowie Ratunkowe Ł, Politechnika P, Szpital S, Dworzec Autobusowy B, Port Lotniczy B*;

2. Nazwy dwuelementowe:

Tego typu onimy najczęściej powstają ze złożenia dwóch elementów wskazanych w pierwszym modelu. Wyróżnić można:

2.1. Połączenie nazw dwóch traktów – traktu, po którym przebiega trasa linii komunikacyjnej i nazwa innego traktu (zwyczajowo przecznicy): *Sułkowskiego/Kamienna B, Traugutta – Sobieskiego G, Głogowska/Hetmańska P, Ostrowska (Barska) WŁ*;

2.2. Połączenie nazwy traktu i nazwy obszaru, np. *Abramowicka Dominów 01 Ł*;

2.3. Połączenie nazwy traktu z nazwą obiektu lub instytucji, np. *Toruńska/Tor Awaryjny B; Inowrocławska/Zajezdnia autobusowa B; Mickiewicza/Teatr Polski B; Chemików, OBR PŁ; Otolńska, WORD PŁ; Wyszogrodzka, Wisła PŁ; Wyszyńskiego blok 270 Ł, Kopernika 59/64 Ł, Olechowska 19 Ł*;

2.4. Połączenie nazwy miejscowości lub dzielnicy z innymi elementami, np. *Borowiczki, park PŁ; Winiary, szpital PŁ; Sobótka, plaża PŁ; Bytom Arki Bożka K; Nowy Bytom Osiedle Kaufhaus K; Zgoda Komenda Policji K; Luboń/Unijna P; Białe Błota/Urząd Gminy B; Lipce – Niegowska G; Glinki Bydgoska Fabryka Mebli B; Klimontów Kolonia Pstrowskiego K, Chełm Śląski Kościół K. Włączenie nazwy miejscowości do NPKM stosowane jest najczęściej poza głównym*

miastem systemu lub w systemach obejmujących kilka miast, np. w konurbacji górnośląskiej.

Osobne kategorie tworzą:

a) NPKM, w których wyróżnikiem są liczebniki porządkowe, zapisywane zwyczajowo za pomocą cyfr rzymskich: *Bloki I P*; *Bloki II P*; *Borowina I 01 WA*; *Borowina II 01 WA*; *Borowina III 01 WA*; *Koziegłowy/Taczaka I P*; *Koziegłowy/Taczaka II P*; W tych wypadkach wskazanie miejsca realizowane jest dodatkowo za pomocą elementów, które nie są przeniesieniem nazwy miejskiej ani nie wskazują (za pomocą wyrazu pospolitego lub chrematonimu) lokalizacji. Numerowanie (kolejność nadawania wyróżników cyfrowych) jest umowna:

b) NPKM, które oprócz wskazania lokalizacji niosą dodatkową informację o charakterze przystanku: *Metro Wilanowska 01 WA*, *P+R Aleja Krakowska 01 WA*; *Śróдка Dworzec P*⁹.

Zgodnie z rozporządzeniem integralną częścią NPKM powinien być numer przystanku – kod cyfrowy pozwalający na jednoznaczną identyfikację. Każdy punkt zatrzymania winien posiadać takie oznaczenie niezależnie od nazwy słownej. Tego typu oznaczenia cyfrowe zazwyczaj nie są znane użytkownikom komunikacji miejskiej, wielu organizatorów traktuje je jako symbole do użytku wewnętrznego i nie podaje ich do wiadomości publicznej. Nierzadko przystanki o różnych numerach wskazywane są za pomocą jednej nazwy słownej. Wyróżników tych (nazwy słownej i kodu cyfrowego) nie można więc określić mianem synonimów. Warto zwrócić uwagę na inny rodzaj wyróżników numerycznych. Cyfry wskazują stanowisko, ułatwiając jego odnalezienie, np. *Brama Krakowska 01* i *Brama Krakowska 04 L*, *Dworzec Centralny 07* i *Dworzec Centralny 27 WA*. System ten konsekwentnie stosowany jest m.in. w Warszawie i Lublinie. W innych miastach spotkać można rozróżnienie nazw przystanków stanowiących zespół przystankowy w postaci dodatkowego opisu zawierającego numer stanowiska lub peronu¹⁰. W tym miejscu należy podkreślić, że w związku z różnorodnym zapisem NPKM (prezentowania nazw) jednoznaczne przyporządkowanie ich do określonego modelu może budzić wątpliwości. Część NPKM znajduje się poza wytypowanymi modelami.

Należy zastanowić się także nad tym, jakie informacje komunikujące wchodzi w skład nazwy. Trudności dostarczają moduły, np. *dla wysiadających, końcowy, na żądanie, pętla*. Analizując praktykę nazewniczą przystanków komunikacji miejskiej w Polsce, zauważyć można brak konsekwencji. W większości wypadków elementy te wydają się stanowić charakterystykę punktu zatrzymania. Nie wskazują przystanku, zawierają tylko dodatkową informację. W moim odczuciu

⁹ Element *metro* wskazuje na możliwość przesiadki na kolej podziemną, *P+R* informuje o parkingu dla pojazdów prywatnych, zintegrowany z przystankiem komunikacji miejskiej, *dworzec* podkreśla ważność przystanku i informuje o rozbudowanej infrastrukturze.

¹⁰ Takie uszczegóławianie jest zazwyczaj niekonsekwentne i dotyczy tylko niewielkiej liczby zespołów przystankowych.

w takich sytuacjach nie należy traktować ich jako elementów składowych NPKM. Wyrażenie „na żądanie” jedynie informuje pasażera, że chcąc wsiąść do pojazdu musi zachować się w sposób szczególny (np. unieść rękę), wyrażenie „dla wysiadających” oznacza, że niemożliwe jest rozpoczęcie podróży z tego przystanku. Niekiedy jednak to właśnie te określenia pozwalają wskazać przystanek, tylko one wyróżniają przystanek. Pary NPKM, np. *Gdyńska I P* i *Gdyńska I n/z P*, *Płocka (Łęg) WŁ* i *Płocka (Łęg – dla wysiadaj[ących – dop. P.T.]) WŁ*, *Wyścigowa B* i *Wyścigowa Pętla B* wskazują dwa różne punkty (kolejne przystanki na trasie).

Wśród badanych onimów szczególne miejsce zajmują nazwy przystanków początkowych i końcowych. W tym wypadku nazwy są możliwie krótkie, często ograniczają się do wskazania dzielnicy lub ulicy. Powodowane to jest wymogiem ekspozycji kierunku ruchu pojazdu na pojeździe, a także koniecznością doboru nazwy możliwie najbardziej rozpoznawalnej. Różnice te jednak powoli znikają – sieć komunikacyjna staje się coraz bardziej elastyczna, wprowadzane są kursy obsługujące trasy komunikacyjne w niepełnej relacji – w takim wypadku zwiększa się liczba przystanków końcowych (docelowych) i początkowych.

3. Poszukiwanie idealnego modelu NPKM

Określenie najlepszego modelu nazewniczego nie jest łatwe. Nazwa powinna w możliwie najprostszy sposób wskazywać przystanek w systemie miejskim, a także ułatwiać odnalezienie celu podróży. W systemie proponowanym przez specjalistów zajmujących się organizacją transportu miejskiego [Molecki A., Molecki B.] zakłada się przede wszystkim hierarchiczną budowę nazw przystanków. Najwyższym poziomem NPKM, umieszczonym na jej początku, winna być nazwa miejscowości. Element ten może być jednak pominięty w przypadku, w którym komunikacja miejska obsługuje tylko jedno miasto. Drugim elementem NPKM powinno być wskazanie rejonu (lub dzielnicy), a wreszcie odwołanie do obiektu (najlepiej punktowego) i, w razie potrzeby, numer stanowiska. Autorzy opracowania wielokrotnie sugerują wykorzystanie nazw zakorzenionych w lokalnej społeczności – zarówno nazw rejonów, jak i nazw punktów, w tym także nazw uznawanych za potoczne (działki, ślimak)¹¹. Poszukiwania odpowiednich nazw, kojarzonych i rozpoznawanych przez możliwie największą liczbę osób, należy prowadzić za pomocą badań społecznych, np. ankietowych. Autorzy opracowania podają przykłady punktów rozpoznawalnych: ratusz, rynek, fabryka, dworzec. Wykorzystanie nazwy ulicy w NPKM niesie sporo niebezpieczeństw – po pierwsze, ulica może być mało znana, po drugie – jej przebieg może utrudniać lokalizację (dzieje się tak w przypadku, gdy ulica jest długa lub gdy posiada skomplikowany przebieg).

¹¹ Przykłady podaje za autorami opracowania.

Nazwy przystanków powinny być możliwie jak najkrótsze. Sugeruje się unikanie zmiany nazw¹². Spełnienie tych założeń ma znacząco ułatwiać orientację pasażerów nieznających terenu, po którym się poruszają. Należy zwrócić uwagę, że wskazówki te nie zawsze są zgodne z wytycznymi Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Autorzy NPKM w zdecydowanej większości przypadków pozostają anonimowi. W niektórych miastach nazwy ustalane są (lub przynajmniej zatwierdzone) przez radę miasta lub urząd miejski (Poznań, Płock). W wielu wypadkach nazwy nadawane są przez organizatora transportu miejskiego (ZIKiT Kraków, ZDMiKP Bydgoszcz) – nazwy mogą być wybierane w konkursach i sondażach ogłaszanych w lokalnych mediach¹³. Wybór nazwy dla przystanku może być przejawem posiadania władzy. Niejednokrotnie nazwy przystanków zmieniane są na pojedyncze wnioski pasażerów. Innym, nowym sposobem szukania nazwy dla przystanku jest sprzedaż tej nazwy (w takim wypadku możemy mówić o nadaniu nazwie przystanku funkcji reklamowej), np. *Auchan B*; *Rejewskiego/Auchan B*; *Wyszogrodzka, Wisła PŁ*. Najczęściej dotyczy to przystanków położonych w pobliżu centrów handlowych czy zakładów produkcyjnych. Dodanie do NPKM nazwy centrum handlowego traktowane jest jak reklama i zazwyczaj podlega opłacie¹⁴. W tym kontekście warta odnotowania jest NPKM *Obodrzycka/Orbit* P. Przystanek znajduje się w sąsiedztwie zakładów firmy Wrigley, produkujących m.in. gumę do żucia marki Orbit. Włączenie oznaczenia onimicznego marki produktu do NPKM jest nowym zjawiskiem. Nazwy przystanków mogą promować także instytucje kulturalne¹⁵, a także wydają się być doskonałym miejscem utrwalającym dawne urbonimy, mogą stanowić narzędzie do podtrzymania tradycji. Przykładem może być wprowadzona we wrześniu 2012 r. w Płocku NPKM *Cholerka*. Ta nazwa osiedla znana jest głównie starszym płocczanom, dla przedstawicieli młodszego pokolenia wydaje się obca. Przeniesienie jej do NPKM pozwoli na jej utrwalenie. Niekiedy NPKM przystanków mogą popularyzować nazwy mało znanych obiektów miejskich, mogą upowszechniać nowe. Również w Płocku do NPKM przystanku przeniesiony został wyróżnik nowego ronda *Lajourdie*¹⁶.

¹² Częste zmiany nazw powodują zachwianie ich funkcji – nazywany obiekt staje się coraz mniej rozpoznawalny, trudniejsze jest jego wskazanie.

¹³ Por. np. <http://www.zkm.elblag.com.pl/aktualnosci/901.html> (dostęp: 25.10.2012). <http://www.mmkrakow.pl/421227/2012/7/30/koniec-dworca-glownego-wymysl-nowa-nazwe-dla-przystankow-zdjecia?category=news> (dostęp: 25.10.2012).

¹⁴ Niekiedy nazwa taka prezentowana może być za pomocą specjalnego napisu lub w formie logo.

¹⁵ Np. latem 2012 r. krakowskie Muzeum Narodowe złożyło wniosek o zmianę nazwy przystanku Cracovia na Muzeum Narodowe. Wniosek został odrzucony: http://m.krakow.gazeta.pl/krakow/1,106511,12634949,Przystanek_Muzeum_Narodowe__Urzednicy_mowia_ni.html, (dostęp: 25.10.201).

¹⁶ Przystanek *rondo Lajourdie*.

Wydaje się, że rola NPKM często jest niedoceniana przez organizatorów komunikacji miejskiej. Właściwie dobrane mogą posłużyć do prezentacji trasy przejazdu środków komunikacji. Spis przystanków obsługiwanych przez poszczególne linie komunikacyjne wydaje się być ważniejszą z punktu widzenia pasażera informacją niż przebieg trasy podany według ulic, którymi pojazd się porusza. Bardziej użyteczne jest podanie miejsc, w których pasażer może rozpocząć lub zakończyć podróż – taki system od dawna z powodzeniem stosowany jest w Pradze i w wielu miastach na sieci metra. Dobrze dobrane NPKM pozwalają także uniknąć nieporozumień w systemie taryfowym (wyznaczenie miejsc ważności biletu, granic stref taryfowych). Ogólnokrajowe ujednolicenie sposobu budowy NPKM może poprawić orientację przyjezdnych. Dziś jeszcze właściwe odczytanie NPKM wymaga od użytkownika dodatkowej wiedzy o systemie nazewniczym stosowanym na danym obszarze, por. np. *Olechowska 19 Ł* i *Chelmska 07 WA*¹⁷. Z drugiej strony przestrzeganie wytycznych Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wpłynie na zacieranie a nawet zanik lokalnych tradycji nazewniczych.

W wielu miastach (np. Kraków, Płock, Przemyśl) prowadzone są obecnie¹⁸ działania porządkujące NPKM, zmierzające do utworzenia w miarę jednolitego (na poziomie każdej sieci komunikacyjnej) systemu nazewniczego. Ze względu na skalę przedsięwzięcia działania prowadzone są wieloetapowo. Obserwacja zmian pozwala wskazać kilka tendencji. Po pierwsze, porządkowany jest zapis nazw przystanku. Po drugie, w miejsce onimów zawierających chrematonymy (wyróżniki zakładów produkcyjnych, stacji paliw itp.), pojawiają się takie, które wykorzystują wyłącznie wyrazy pospolite¹⁹. Po trzecie, coraz bardziej popularne stają się NPKM motywowane niewielkimi obszarami miejskimi. Po czwarte, rzadziej przenoszone są urbonimy wskazujące obiekty liniowe (np. ulice, trakty). Nowe NPKM ułatwiają jednoznaczne identyfikowanie przystanku w skali całej sieci komunikacyjnej, a nie tylko w skali dzielnicy czy części miasta.

Problem oznaczenia punktów zatrzymania pojazdów komunikacji miejskiej dostrzegają przede wszystkim władze większych lub atrakcyjnych turystycznie miast. W tych ośrodkach nazwy coraz częściej dostosowywane są nie tylko do potrzeb mieszkańców, ale także do potrzeb turystów. W większych miastach obsługiwanych rozległą siecią komunikacyjną prowadzenie spójnej polityki nazewniczej jest dużym wyzwaniem dla organizatorów komunikacji. W mniejszych ośrodkach komunikacja miejska pełni mniej ważne funkcje i ta niższa

¹⁷ W przypadku nazwy przystanku *Olechowska 19* liczby wskazują numer posesji położonej najbliżej przystanku (posesja stała się punktem odniesienia), w nazwie przystanku *Chelmska 07* cyfry oznaczają stanowisko wewnątrz węzła przystankowego Chelmska.

¹⁸ Jesień 2012 r.

¹⁹ Niekiedy proces ten zdaje się posuwać za daleko, por. Nowomiejska-Zakłady przemysłowe (Walczy).

pozycja znajduje odbicie w nazwach przystanków. W niektórych miejscowościach zachowały się jeszcze dawne, często zwyczajowe (a używane oficjalnie), określenia lokalizacji przystanków odbiegające swoją budową zarówno od ministerialnych założeń, jak i zasad opracowanych przez teoretyków transportu. Przykładem mogą być przystanki autobusowe w Hajnówce²⁰: *3 Maja przy Sportowej*; *Prosta przy Nowej*; *Lipowa sklep Kasia-Basia*; *Lipowa przed mostem*; *Piłsudskiego sklep GS*.

Zakończenie

Niniejszy tekst ma charakter przyczynku. Wstępna analiza NPKM pozwala na wysunięcie następujących wniosków. Każdy przystanek komunikacji miejskiej ma swoją niepowtarzalną nazwę. Można więc mówić o klasycznym stosunku: jeden denotat–jeden desygnat. Jednoznaczne wskazanie realizowane jest jednak za pomocą numeru. Nazwy zbudowane z jednostek leksykalnych (nazwy słowne) najczęściej wskazują grupę przystanków położonych w niewielkiej odległości. Przystanki o różnych wyróżnikach cyfrowych mogą posiadać jedną nazwę słowną. Badając NPKM wskazać można dwa dominujące modele nazewnicze: nazwy jedno i dwuelementowe. Onimy obu typów powstają najczęściej poprzez przeniesienie innych nazw terenowych (lub chrematonimów), rzadziej – wyrazów pospolitych. Konieczne jest jeszcze jedno zastrzeżenie natury pragmatycznej. Mimo że NPKM podlegają ogólnopolskim regulacjom ministerialnym, w wielu wypadkach konieczna jest ich rewizja. Uwagi wymaga na przykład usystematyzowanie form zapisu nazw przystanków (por. *Mickiewicza/Teatr Polski B*; *Wyszogrodzka, Wisła PŁ*; *Wyszyńskiego blok 270 Ł* i *Sułkowskiego/Kamienna B*; *Traugutta – Sobieskiego G*; *Ostrowska (Barska) WŁ*).

Wykaz skrótów

- B – Bydgoszcz
- G – Gdańsk
- L – Lublin
- Ł – Łódź
- K – konurbacja górnośląska
- P – Poznań
- PŁ – Płock
- S – Suwałki
- WA – Warszawa
- WŁ – Włocławek

²⁰ <http://zkmhajnowka.dbv.pl> (dostęp: 25.10.2012).

Bibliografia

- Handke Kwiryna, 1998, *Nazewnictwo miejskie*, [w:] Ewa Rzetelska-Feleszko (red.), *Polskie nazwy własne. Encyklopedia*, Warszawa, 283–307.
- Handke Kwiryna, 2011, *Dzieje Warszawy nazwami pisane*, Warszawa.
- Mitter Patrik, 2012, *Ke statusu a motivaci názvů zastávek MHD*, [w:] Martin Ološtiak (red.), *Jednotlivé a všeobecné v onomastike. 18. slovenská onomastická konferencia*, Prešov 12.–14. septembra 2011, 290–293.
- Molecki Adam, Molecki Bogusław, *Organizowanie i projektowanie transportu miejskiego*, <http://www.molecki.pl/>.
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy*, Dziennik Ustaw 2012, poz. 451, <http://dokumenty.rcl.gov.pl/DU/rok/2012/10>.
- Wyszomirski Olgierd (red.), 2008, *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, Gdańsk.

Źródła internetowe

<http://www.kmplock.eu>
<http://www.kzkgop.com.pl>
<http://www.mpk.com.pl>
<http://www.mpk.lodz.pl>
<http://www.mpk.poznan.pl>
<http://www.pgk.suwalki.pl>
<http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl>
<http://www.ztm.lublin.eu>
<http://ztm.trojmiasto.pl>
<http://ztm.waw.pl>

Piotr Tomasik

The names of the urban transport stops

(Summary)

The paper focuses on the status and motivation of the formation of the names given to the stops of the urban transport in Poland. The names in question, taken from some Polish cities, are gathered and analysed. The author explains the methods of creating names and establishes some structural models. The main conclusion is as follows: there is a strong relation between the urbanonyms (especially – the street names or other public place names, logonyms, institutiononyms and appellatives) and the names of the urban transport stops. At present many Polish cities begin to systemise the names in question. All the names are compared with the rules stated in an official instruction of the Ministry of Transport, Construction and Maritime Economy. In the conclusion the author draws some subsequent questions and problems.

Słowa kluczowe: komunikacja miejska, nazwa, przystanek, urbanonim.

Keywords: public transport, name, bus stop, urbanonym.