

EWOLUCJA NAZW LUBELSKICH PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W LATACH 1993–2013

AGNIESZKA GORAL

Maria Curie-Skłodowska University in Lublin

Evolution of Public Transport Stop Names in Lublin (1993–2013). The article examines the evolution of public transport stop names in Lublin between 1993 and 2013, a period marked by dynamic urban, infrastructural, and administrative transformations. Drawing on a corpus of several hundred stop names documented in archival timetables, municipal records, press materials, and digital repositories, the study identifies the main tendencies in the formation, modification, and standardisation of urban toponymy within the city's public transport network. The analysis demonstrates a gradual shift from situational, colloquial, and institution-based naming practices towards a more systematic, spatially anchored, and functionally transparent model. Particular attention is given to processes such as the elimination of commercial and ephemeral references, the consolidation of names into coherent stop complexes, and the alignment of nomenclature with the evolving street grid and newly emerging urban landmarks. The findings contribute to broader research on urban onomastics by illustrating how changes in transport infrastructure reflect transformations in the city's linguistic landscape. The study also highlights the role of municipal policy in shaping naming practices and points to the need for further comparative analyses across Polish urban centres.

Keywords: urban onomastics, toponymy, public transport, linguistic landscape, proper names, urban space, Lublin

DOI: <http://dx.doi.org/10.17951/zcm.2026.15.106-122>

WSTĘP

Historia lubelskiej komunikacji miejskiej liczy ponad sto lat. W Lublinie pierwsze autobusy kursowały od 1912 r. Regularne przewozy datują się od 1 stycznia 1929 r., gdy Magistrat uruchomił przedsiębiorstwo Autobusy Miejskie Miasta Lublina, obsługujące dwie trasy: A (Dworzec – Koszary – Dworzec) oraz B (Dworzec – Kalinowszczyzna – Dworzec). W kolejnych latach liczba linii stopniowo rosła, a funkcję głównego punktu węzłowego pełnił dworzec kolejowy.

Największy rozwój liczbowy taboru miejskiego przypada na przełom lat 70. i 80. XX w., kiedy przedsiębiorstwo dysponowało ponad 400 pojazdami (Pudło & Krawczyk 2021: 21; Pudło 2013; Wijatkowski 2019). Lata 90. przyniosły modernizację i unowocześnianie systemu komunikacji miejskiej: wprowadzono bilety okresowe (1992), bilety czasowe (1994) oraz pierwsze autobusy niskopodłogowe (1995).

Przełomowym momentem okazał się rok 2011, kiedy dzięki funduszom unijnym wymieniono znaczną część taboru oraz zmodernizowano sieć trakcyjną. Równolegle przekształcano układ przystanków oraz system ich nazywania i numeracji. Zmiany urbanistyczne i komunikacyjne były bezpośrednią przyczyną likwidacji starych przystanków oraz powstawania nowych. Od przełomu XX i XXI wieku obserwuje się systematyczną modernizację lubelskiego systemu komunikacyjnego, obejmującą rozwój infrastruktury, wymianę taboru oraz doskonalenie modelu organizacji przewozów. Proces ten jest konsekwencją zarówno rosnących potrzeb transportowych, jak i implementacji nowych strategii zarządzania mobilnością miejską.

MATERIAŁ ŹRÓDŁOWY I METODOLOGIA BADAŃ

Celem artykułu jest potwierdzenie tezy, że w latach 1993–2013 nazewnictwo przystanków Lublina przeszło proces intensywnej standaryzacji: od nazw sytuacyjnych i efemerycznych do nominacji stabilnych, urbanistycznych, opartych na układzie ulic. Wybór ram czasowych nie jest przypadkowy. Rok 1993 stanowi moment, od którego dostępne są pełne, usystematyzowane dane o zmianach nazw przystanków, natomiast rok 2013 zamyka dwudziestoletni okres intensywnych przeobrażeń miasta oraz kończy etap największej dynamiki modernizacyjnej sieci nazewnictwa przystanków komunikacyjnych Lublina.

W badaniu wykorzystano następujące typy materiałów: wykazy zmian nazw i lokalizacji przystanków opracowane przez M. Krawczyka (Krawczyk 2009), publikacje dotyczące rozkładu ulic oraz transportu miejskiego w Lublinie (ZDTM, Gawdzik 1954, Gawarecki & Gawdzik 1976, Buczyński 1996, Mucha 2017, Pudło & Krawczyk 2021), źródła ZDTM (archiwalne rozkłady jazdy i mapy komunikacyjne z lat 1990–2013), artykuły prasowe i komunikaty medialne dotyczące zmian nazw przystanków i reorganizacji układu sieci (Teatr NN, [1–12]). Zgromadzony materiał obejmuje łącznie ok. 300 nazw. Analiza obejmuje zarówno nazwy aktualne, jak i zlikwidowane, zmienione lub przeniesione.

Badanie przeprowadzono w kilku etapach. Pierwszy z nich obejmował inwentaryzację nazw: zebrane nazwy zostały uporządkowane według okresów funkcjonowania (1993–1998, 1998–2003, 2003–2008, 2008–2013), lokalizacji, powiązań z obiektami miejskimi. Następnie

nazwy przystanków komunikacyjnych przyporządkowano do kategorii urbanonimicznych, takich jak: nazwy od ulic, nazwy od obiektów (szkoły, sklepy, zakłady, instytucje), nazwy od osiedli i miejscowości, nazwy funkcjonalne (*końcowy, pętla, za wiaduktem*). W kolejnym etapie dokonano wstępnej analizy zmian nazewnictwa: nazwę sklasyfikowano jako uproszczenie formalne, standaryzację (np. zastąpienie *za torami* nazwą ulicy), reorganizację wynikającą z powstania zespołów przystankowych, zmianę spowodowaną likwidacją obiektu (kino, sklep, zakład pracy), zmianę lokalizacyjną.

Termin *publiczny transport miejski* odnosi się do publicznego, regularnego przewozu osób realizowanego na zlecenie organu samorządowego – organizatora transportu. Sieć komunikacji miejskiej zaspokaja potrzeby przewozowe zarówno na obszarze miasta, jak i w strefie podmiejskiej, umożliwiając dojazd między innymi do miejsc pracy i nauki, placówek medycznych, instytucji kultury, administracji publicznej, a także obiektów handlowych i rekreacyjnych. Obejmuje ona trasy komunikacyjne, przystanki i wiaty przystankowe, zajezdnie oraz system znakowania i informowania pasażerów, który określa między innymi lokalizację obiektów, ich wzajemne relacje, możliwości przesiadek oraz orientacyjny czas przejazdu. Zgodnie z przepisami *Prawa o ruchu drogowym* przystanek definiuje się jako miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.¹

Jak podkreśla E. Rzetelska-Feleszko (2014: 406), nazwy geograficzne stanowią realizację potrzeby jednoznacznego wyodrębnienia jakiegoś miejsca i nadania mu unikatowego określenia. Nazwy przystanków P. Tomasik uznaje za typ toponimów, podkreśla jednak ich związki z obiektami powstałymi w wyniku działalności człowieka, co mogłoby sugerować ich związek z chrematonimami (Tomasik 2015; por. Breza 1998: 358; Arciszewska 2013: 11; Chojnacki 2008: 532). Tomasik podkreśla jednak, iż kluczowe znaczenie ma nie funkcja infrastrukturalna, lecz ich trwałe osadzenie w przestrzeni – każdy przystanek jest nieodłącznym elementem konkretnego miejsca, punktem wpisanym w układ geograficzny (Tomasik 2016: 64). W konsekwencji należy je traktować jako odmianę toponimów (por. Zoladz 2022: 240–241). Według A. Myszki, nazwy przystanków komunikacyjnych stanowią nazwy wtórne wobec innych nazw miejskich, a ponadto *są nieodróżniane funkcjonalnie (wszystkie pełnią funkcję lokalizującą)* (Myszka 2016: 141; por. Handke 1992, 1998, 2004, 2012; Kosyl 2001; Tomasik 2015; Nosek 2008). Stanowią one

¹ Zob.: Ustawa z dnia 20.06.1997 r., art. 2, p. 13: www.gov.pl/web/cepik/ustawa-prawo-o-ruchu-drogowym2 (dostęp 23.05.2024). Por. Tomasik 2015: 231 i mój artykuł: „Nazwy przystanków komunikacji miejskiej (na przykładzie Lublina).” *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. 27 (1 / 2024), s. 151.

specyficzny podtyp urbanonimów, którego funkcjonowanie jest silnie związane ze strukturą przestrzenną miasta, jego rozwojem demograficznym oraz zmianami infrastrukturalnymi. Choć należą one do nazw wtórnych wobec innych elementów miejskich – przede wszystkim ulic i obiektów – ich rola komunikacyjna i orientacyjna sprawia, że są jednym z najczęściej używanych typów nazw w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców.² Nazwy stanowią także aktualny temat dyskusji dziennikarzy, przedstawicieli środowisk lokalnych oraz uczestników forów internetowych.

Lublin stanowi interesujący przykład miasta, którego przestrzeń w ostatnich dekadach podlegała intensywnym przekształceniom. Dynamiczna rozbudowa nowych osiedli, zmiany granic administracyjnych, modernizacja infrastruktury drogowej oraz reorganizacja układu komunikacyjnego prowadziły do tworzenia nowych przystanków, likwidacji dawnych oraz licznych modyfikacji nazewniczych. W efekcie system nazw przystanków w Lublinie jest strukturą dynamiczną, odzwierciedlającą nie tylko zmiany topograficzne, lecz także tendencje językowe, organizacyjne i informacyjne.

ANALIZA MATERIAŁU

Z dostępnych danych wynika, że od 1993 r. liczba przystanków komunikacji miejskiej w Lublinie wykazywała wyraźną tendencję wzrostową, choć podlegała okresowym wahaniom. W 1993 r. funkcjonowały 522 przystanki, w latach 1998–2003 liczba ta wzrosła do 821, aby w latach 2003–2007 ustabilizować się na poziomie 794. W kolejnych latach obserwowano stopniowy spadek – do 739 przystanków (do września 2008 r.) i następnie do 713 (od września 2008 r.). W 2011 r. liczba ta ponownie wzrosła, osiągając 765 lokalizacji. Dane te potwierdzają, że system przystanków komunikacji miejskiej w Lublinie pozostawał w badanym okresie zjawiskiem dynamicznym, ściśle powiązany z rozwojem urbanistycznym miasta, zmianami w układzie ulicznym oraz rosnącymi potrzebami transportowymi mieszkańców. Liczbę przystanków komunikacji miejskiej Lublina w latach 1993–2013 prezentuje tabela 1.

² Por. Arciszewska 2013, Tomasik 2015, Mucha 2017, Nosek 2018, Romanczuk 2019 i mój artykuł: „Pamiątkowe nazwy ulic Lublina w ujęciu językoznawczym.” *Annales UMCS, Sectio FF: Philologiae*, nr. 2 (2023): 149–171; <http://dx.doi.org/10.17951/ff.2023.41.2.149-171>.

Tab. 1. Liczba przystanków komunikacji miejskiej Lublina w latach 1993–2013

Rok	Liczba przystanków	Uwagi
1993	522	Początek badanego okresu, wiele nazw sytuacyjnych i efemerycznych
1998	821	Wzrost liczby przystanków wraz z rozwojem miasta
2003	794	Lekki spadek liczby przystanków, wprowadzono reorganizację i likwidację niektórych przystanków
2008	713	Wprowadzenie zespołów przystankowych, uporządkowanie numeracji
2011	765	Modernizacja taboru, powstawanie nowych przystanków
2013	765	Stabilizacja systemu nazewnictwa i liczby przystanków

Analiza nazw przystanków funkcjonujących w 1993 r. wskazuje, że znacząca ich część określała położenie względem przebiegu trasy komunikacyjnej. Do najstarszych historycznie nazw przystanków należą nominacje wskazujące na położenie przystanku na początku bądź na końcu linii (z biegiem czasu tworzone przystanki na trasie przejazdu). W dwu- i trójczłonowych nazwach przystanków rozpoczynających lub kończących trasę przejazdu element *początkowy* wystąpił w 15 nazwach, co stanowi 3% ogółu nominacji przystanków (np.: *Dąbrówka – początkowy*, *Dobrzańskiego – początkowy*, *Głuska – początkowy*, *Grenadierów – początkowy*).³ Z kolei człon *końcowy* stanowił komponent zaledwie czterech nazw: *Kunickiego – końcowy trolejbusów*, *Majdan Tatarski – końcowy*, *Nałkowskich – końcowy*, *Zabytkowa – końcowy*). Kilkanaście nazw przystanków (14 nazw, czyli 3%) zawierało człon *pętla*, wskazujący na skrajny punkt trasy (np.: *Cienista – pętla*, *Dąbrowica – pętla*, *Droga Męczenników Majdanka – pętla*, *Elizówka – pętla*).⁴ Odnotowano kilka przykładów nominacji zawierających informację dodatkową. Były to przystanki zlokalizowane na ulicy Krężnickiej (*Krężnicka – pętla początkowy*, *Krężnicka – pętla końcowy*), Abramowickiej (*Abramowicka – za pętlą*), Romera (*Romera – przed pętlą*), Turystycznej (*Turystyczna – za pętlą*) oraz Niepodległości (*Niepodległości – stara pętla*).⁵

³ Por. także: *Inżynierska – początkowy*, *Kunickiego – początkowy*, *Kunickiego – początkowy trolejbusów*, *Metalurgiczna – początkowy*, *Nałkowskich – początkowy*, *Niepodległości – początkowy*, *Plac Dworcowy – początkowy autobusów*, *Poligonowa – początkowy*, *Romera – początkowy*, *Wojciechowska – początkowy*, *Zabytkowa – początkowy*.

⁴ Por. także: *Gazowa – pętla*, *Hemplą – pętla*, *Prawiedniki – pętla*, *Sławinkowska – pętla*, *Unicka – pętla*, *Zadębie – pętla*, *Zbożowa – pętla*, *Związkowa – pętla*.

⁵ Niektórzy językoznawcy (Tomasik 2015: 233–234) komponenty *końcowy*, *pętla*, *początkowy* traktują jako elementy dodatkowe, informujące o rozpoczęciu lub zakończeniu trasy i nie wchodzące w skład nazwy (podobnie, jak *dla wysiadających*, *na żądanie*). W niniejszym opracowaniu przyjęto, że człony *końcowy*, *pętla*, *początkowy* stanowią integralną część nazwy, ponieważ pełnią one nie tylko funkcję informacyjną, ale także różnicującą: wskazują na konkretny przystanek z szeregu innych przystanków zlokalizowanych na tej samej ulicy.

Kilka lat później niektóre przystanki utrzymały swoje dawne nazwy, ale straciły człon *początkowy* lub *końcowy*. Po 1998 r. skróceniu uległy między innymi nazwy przystanków: *Dąbrowica 02* (dawniej: *Dąbrowica – pętla*), *Dębówka 02* (*Dębówka – początkowy l. 20*, *Dębówka – początkowy*), *Dobrzańskiego 02* (*Dobrzańskiego – początkowy*), *Elizówka 02* (*Elizówka – pętla*), *Niepodległości 02* (*Niepodległości – początkowy*), *Poligonowa 02* (*Poligonowa – początkowy*), *Romera 01* (*Romera – przed pętlą*), *Romera 02* (*Romera – początkowy*), *Sławinkowska 02* (*Sławinkowska – pętla*). Jednak większość tego typu nazw zostało zupełnie przemianowanych. Pod koniec ubiegłego wieku nazwy te wskazywały nie na skrajny punkt trasy pojazdu, lecz charakterystyczny obiekt zlokalizowany w jego pobliżu. I tak, funkcjonujący do 1998 r. przystanek *Gazowa – pętla* zmienił nazwę na *Gazowa – PKP Główny*, a następnie *Dworzec Główny PKP 04*. Przystanek *Plac Dworcowy – początkowy autobusów* na *Plac Dworcowy – PKP Główny*, a potem na *Dworzec Główny PKP 06* (analogicznie: *Głusk 02* – dawniej: *Głuska – początkowy*, *Grygowej MPK 01* – dawniej: *Majdan Tatarski – końcowy*, *Inżynierska 02* – dawniej: *Inżynierska – początkowy*, *Kruczkowskiego 02* – dawniej: *Kruczkowskiego – początkowy*, *Metalurgiczna 02* – dawniej: *Metalurgiczna – początkowy*, *Mickiewicza 01* – dawniej: *Kunickiego – przy pętli*, *Rąbłowska 02* – dawniej: *Janowska – przy pętli*, *Trześniowska 01* – dawniej: *Niepodległości – stara pętla*, *Węglin 02* – dawniej: *Kraśnicka – początkowy*, *Zabytkowa 01* – dawniej: *Zabytkowa – końcowy*, *Zadębie 02* – dawniej: *Zadębie – pętla*, *Zbożowa 02* – dawniej: *Zbożowa – pętla*). Niektóre pętle końcowe zostały zlikwidowane (np. *Hemplą*, *Filaretów – osiedle Widok końcowy*, *Krężnicka – pętla końcowy*, *Osiedle Świt – końcowy*, *Zbożowa – pętla końcowy*), co skutkowało likwidacją przystanków.

Porównując nazwy przystanków z 1993 r. z ich późniejszymi odpowiednikami zauważamy wyraźną tendencję nazewniczą: nazwy złożone z apelatywów zostały wyparte przez nazwy wskazujące na konkretny obiekt, np. firmę lub ulicę położoną w najbliższym sąsiedztwie przystanku. I tak, mało precyzyjne nazwy przystanków *Andersa – za kładką*, *Armii Krajowej – kładka*, *Elizówka – górka*, *Filaretów – kładka*, *Gospodarcza – sklepy*, *Nałęczowska – za linią wysokiego napięcia*, *Turystyczna – za torami*, *Turystyczna – przed torami*, *Warszawska – I górka*, *Witosa – za rurociągiem* zastąpiono nazwami (odpowiednio): *Andersa – Tumidajskiego* (później: *Kleeberga 02*), *Armii Krajowej – Herbowej* (później: *Dziewanny 01*), *Elizówka – „Volvo”* (*Elizówka PKS 02*), *Filaretów – Jutrzenki* (*Fantastyczna 01*), *Gospodarcza – Hutnicza* (*Dworzec Północny 02*), *Nałęczowska – Gnieźnieńska* (*Gnieźnieńska 02*), *Turystyczna – posesja 39* (*Hajdowska 01*), *Turystyczna – przejazd PKP* (*Hajdowska 02*), *Warszawska – Zajęczka* (*Generała Zajęczka 01*), *Witosa – Dobrzańskiego* (*Grygowej 01*).

W 1998 r. z nazw przystanków komunikacji miejskiej wyrugowano związki przyimkowe zastępując je formami mianownika lub dopełniacza. Wybrane przykłady tego typu prezentuje tabela 2.

Tab. 2. Zmiany nazw przystanków komunikacji miejskiej Lublina w 1998 r.
(opracowanie własne na podst. Krawczyk 2009)

<i>Nazwa przystanku w 1993 r.</i>	<i>Zmiana nazwy przystanku po 1998 r.</i>
Abramowicka – za Odległą	Abramowicka – Odległa
Chemiczna – przed Lucyny Herc	Chemiczna – Lucyny Herc / PKP
Chemiczna – przy Chemii	Chemiczna – Makro/Chemia
Chemiczna – przy Exbudzie	Chemiczna – Chemia/PKP
Chemiczna – za Grabskiego	Chemiczna – Grabskiego/PKP
Chemiczna – za Lucyny Herc	Chemiczna – Lucyny Herc
Cienista – przy Roślinnej	Cienista – Roślinna
Cienista – przy ul. Bór	Cienista – przy Bór
Długa – przy Wilczej	Długa – Wilcza
Długa – za Krańcową	Długa – Żurawia
Filaretów – przed wiaduktem	Filaretów – Radości
Filaretów – za Jana Pawła II	Filaretów – Jana Pawła II
Filaretów – za wiaduktem	Filaretów – wiadukt
Filaretów – za Zana	Filaretów – Zana
Grygowej – przed wiaduktem	Grygowej
Janowska – przy pętli	Janowska – Rąbłowska
Konopnica – przed wiaduktem	Konopnica
Krańcowa – przed Drogą Męczenników Majdanka	Krańcowa – przedszkole
Krańcowa – za Pogodną	Krańcowa – Pogodna
Krańcowa – za rondem	Krańcowa – rondo
Kraśnicka – za Zana	Kraśnicka – Zana
Krężnicka – przy Marinie	Krężnicka – „Marina”
Krężnicka – przy Ptasiej	Krężnicka – Ptasia
Krężnicka – za Cienistą	Krężnicka – Cienista
Krężnicka – za zakrętem	Krężnicka – zakręt
Krężnicka – za Żeglarską	Krężnicka – Żeglarska
Krochmalna – przy torach	Krochmalna – Diamentowa
Kunickiego – przed tunelem	Kunickiego – plac Bychawski
Kunickiego – przy Pięknej	Kunickiego – Piękna
Kunickiego – za Wyścigową	Kunickiego – Wyścigowa
Mickiewicza – przy Wyzwolenia	Mickiewicza

Nowy Świat – przy Pawiej	Nowy Świat – Pawia
Nowy Świat – za torami	Nowy Świat – Smoluchowskiego
Okopowa – przy Orlej	Okopowa – Orla
Orkana – przed wiaduktem	Orkana – Biedronki
Orkana – przed Zwycięską	Orkana – Poznańska
Orkana – przy Zwycięskiej	Orkana – Zwycięska
Orkana – za wiaduktem	Orkana – Rycerska
Osmolicka – przed lasem	Osmolicka – Prawiedniki
Osmolicka – za lasem	Osmolicka – zajazd
Popiełuszki – za Puławską	Popiełuszki – Puławska
Północna – pod tunelem	Północna – wiadukt 1
Północna – za Kosmowskiej	Północna – Kosmowskiej
Rataja – przed Grenadierów	Rataja – Grenadierów/PKP
Rataja – przed wiaduktem	Rataja – Wiadukt 1
Rataja – za wiaduktem	Rataja – Wiadukt 2
Roztocze – przed Orkana	Roztocze – Orkana
Spółdzielczości Pracy – przed Unicką	Spółdzielczości Pracy – Sapiehy
Spółdzielczości Pracy – za CPN	Spółdzielczości Pracy – Petrykiewicza
Spółdzielczości Pracy – za Unicką	Spółdzielczości Pracy – Unicka
Wyzwolenia – przy Głuskiej	Wyzwolenia – Szklarniana
Wyzwolenia – przy Wilczej	Wyzwolenia – Mickiewicza
Zana – przy Krasińskiego	Zana – Krasińskiego
Zana – przy pomniku	Wojciechowska – Kraśnicka
Zana – przy Wileńskiej	Zana – pawilony
Zana – za Kraśnicką	Zana – Kraśnicka
Związkowa – za ul. Bursaki	Związkowa – Bursaki

Pod koniec XX wieku w Lublinie, obok obserwowanych uproszczeń formalnych i fleksyjnych w nazwach przystanków, wyraźnie zaznaczyła się tendencja do systematyzacji nazewnictwa poprzez zastępowanie członów wskazujących na lokalne obiekty miejskie – takie jak punkty usługowe, placówki edukacyjne czy parkingi – nazwami ulic położonych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku, a w mniejszym stopniu nazwami osiedli. W praktyce w 1998 r. powstały liczne nazwy dwuczłonowe, odzwierciedlające położenie przystanku przy skrzyżowaniu lub w pobliżu siebie przebiegających ulic.

Przykładowo, *Kalinowszczyzna – Tatarska* zastąpiła wcześniejsze oznaczenie *Kalinowszczyzna – apteka*, *Kompozytorów – Koncertowa* funkcjonowało dawniej jako *Kompozytorów – piekarnia*, natomiast *Piłsudskiego – Młyńska* poprzednio określano jako *Piłsudskiego –*

przedszkole.⁶ Tego rodzaju zmiany należy interpretować jako przejście od nazewnictwa sytuacyjnego, efemerycznego i zależnego od aktualnego stanu infrastruktury usługowej, do nazewnictwa stabilnego i opartego na trwałych elementach układu urbanistycznego, przede wszystkim na sieci ulic. Takie podejście sprzyjało zachowaniu spójności informacyjnej w miarę dynamicznych zmian przestrzeni miejskiej i rozwoju infrastruktury.

W latach 2003–2007 w Lublinie funkcjonowały 794 przystanki, co stanowiło niewielki spadek, około 3%, w porównaniu z okresem 1998–2003. W tym czasie zlikwidowano przystanki *Biernackiego – Probstwo*, *Biernackiego – szpital*, *Budowlana – pętla końcowy*, *Chodźki – pętla końcowy*, *Daszyńskiego – końcowy*, *Dąbrowa – końcowy*, *Dąbrowica – końcowy*, *Dębówka – końcowy*, *Diamentowa – Zemborzyska*, *Dominów – końcowy*, *Dobrzańskiego – końcowy*, *Dworcowy – końcowy* *trolejbusów*, *Elizówka – końcowy*, *Elizówka – giełda końcowy*, *Gazowa – końcowy*, *Głuska – końcowy*, *Grygowej – zajezdnia końcowy*, *Hempla – pętla końcowy*, *Kunickiego – pętla końcowy*, *Kruczkowskiego – końcowy*, *Mełgiewska – Towarowa*, *Osiedle Jagiellońskie – końcowy*, *Ruska – Dworzec PKS* *końcowy*, *Ruska – skarpa końcowy*, *Solidarności – Kompozytorów*, *Zana – Bohaterów Monte Cassino* *końcowy* oraz *Związkowa – Choiny końcowy*.

Większość pozostałych przystanków utrzymała swoje dotychczasowe nazwy, natomiast równocześnie utworzono 64 nowe przystanki, głównie w rozwijających się częściach miasta oraz na ulicach o dużym natężeniu ruchu, takich jak *Wojciechowska* (7 przystanków), *Willowa* (6), *Wygodna* (5), *Andersa* (2), *Nałęczowska* (2), *Pasieczna* (2), *Sławinkowska* (2), *Spółdzielczości Pracy* (2), *Strojnowskiego* (2), *Turystyczna* (2), a także w innych lokalizacjach: *Chodźki*, *Długosza*, *Filaretów*, *Kiepur*, *Kruczkowskiego*, *Lipińskiego*, *Mełgiewska*, *Obywatelska*, *Północna* oraz *Smorawińskiego*. Wśród nowych nazw znalazły się także nominacje odnoszące się do firm i zakładów pracy, jak *Zorza – skrzyżowanie*, *Zorza – fabryka opakowań*, *Zorza – posesja 25*, *Zorza – posesja 85*, a także do sieci handlowych, w tym *Tesco*, *Leclerc Turystyczna* i *Leclerc Zana*. Ponadto szereg przystanków powstał w obsługiwanych przez MPK Lublin miejscowościach podmiejskich, między innymi w *Świdniku* (15 nowych przystanków), *Dominowie*, *Konopnicy*, *Mętowie*, *Motyczu*, *Nałęczowie*, *Piotrowicach*, *Turce*, *Zemborzycach Wojciechowskich* i *Zemborzycach Tereszyńskich*.

Znaczące zmiany w nazewnictwie lubelskich przystanków miały miejsce w 2008 r., kiedy wprowadzono tzw. zespoły przystankowe, czyli kompleksy co najmniej dwóch przystanków

⁶ Por. też *Piłsudskiego – plac Bychawski* (dawniej: *Piłsudskiego – szkoła*), *Turystyczna – Azaliowa* (dawniej: *Turystyczna – gwoździownia*), *Zemborzyska – Kruczkowskiego* (dawniej: *Zemborzyska – supersam*) oraz *Żeglarska – Bryńskiego* (dawniej: *Żeglarska – tama*).

położonych w bliskim sąsiedztwie – często naprzeciwko siebie na tej samej ulicy lub wokół jednego obiektu, takiego jak rondo, skrzyżowanie, dworzec czy szpital. Wszystkie przystanki w obrębie zespołu zachowały tę samą nazwę, różniąc się jedynie numerem parzystym lub nieparzystym, ustalonym względem centrum miasta, przy czym w Lublinie numeracja parzysta wskazuje przystanki do centrum, a nieparzysta – w stronę od centrum. W wyniku tego przystanki w pobliżu siebie zyskały jednobrzmiące nazwy, a ich indywidualizacja możliwa była wyłącznie dzięki numeracji.

I tak, w 2008 r. przystanki przy pętli Szpitala Neuropsychiatrycznego przy ulicy Abramowickiej otrzymały nazwy *Abramowice 01–05*. Formalnie każdy z nich wywodził się z innego przystanku: pierwszy (01) z *Głuska – skrzyżowanie II*, drugi (02) z *Kunickiego – początkowy* (następnie: *Kunickiego – kościół*), trzeci (03) z *Abramowicka – za pętlą* (później: *Abramowicka – szpital*), czwarty (04) z *Kunickiego – początkowy trolejbusów* (następnie: *Abramowice – pętla, pętla – Abramowice*), a piąty (05) z *Kunickiego – początkowy trolejbusów*, a następnie *Kunickiego – Abramowice* oraz *Kunickiego – Śniadeckiego 01*. Analogicznie powstały również inne zespoły przystankowe obejmujące co najmniej dwa przystanki o identycznej nazwie. Były to między innymi: *Andersa – cmentarz* (3 przystanki), *Betonowa* (2), *Biskupa Fulmana* (2), *Bohaterów Monte Cassino* (2), *Braci Wieniawskich* (2), *Brama Krakowska* (4), *Budowlana* (4), *Doświadczalna* (3), *Kalinowszczyzna* (4) czy *Kresowa* (2).

W ciągach przystankowych obejmujących trzy lub więcej przystanków ciągłość numeracji nie zawsze była zachowana, co wynikało z wcześniejszej likwidacji przystanków końcowych. Przykładem *dziurawej* numeracji jest zespół przystankowy *Dworzec Główny PKP*, w którym brakowało przystanku oznaczonego numerem 05 (był to dawny przystanek *Dworcowa – końcowy trolejbusów*, który został zlikwidowany w 2003 r.). Pozostałe przystanki zespołu funkcjonowały pod numerami od 1 do 6: *Dworzec Główny PKP 01* (dawny przystanek *Gazowa – PKP*), *Dworzec Główny PKP 02* (dawna *Pętla – Plac Dworcowy*), *Dworzec Główny PKP 03* (*Dworcowa*), *Dworzec Główny PKP 04* (*Gazowa PKP Główny*) oraz *Dworzec Główny PKP 06* (*Plac Dworcowy – PKP Główny*). Analogiczne zmiany zaszły między innymi na ulicach *Daszyńskiego*, *Dębówki*, *Dobrzańskiego*, *Energetyków*, *Felin*, *Hempla*, *Lipniaka*, *Metalurgicznej* i *Niepodległości*. Po likwidacji przystanków końcowych pozostały jedynie pojedyncze przystanki numerowane, np. *Daszyńskiego 02*, *Dębówka 02*, *Dobrzańskiego 02*, *Energetyków 02*, *Felin 02*, *Hempla 02*, *Lipniak 02*, *Metalurgicznej 02*, *Niepodległości 02*, z kolei z numeracji wypadły przystanki takie jak *Kruczkowskiego 03*, *Mickiewicza 03*, *Ogród Botaniczny 03*, *Zakład Ubezpieczeń Społecznych 03* i *Zakład Ubezpieczeń Społecznych 05*.

Uchwałą Rady Miasta nr 496/XXVI/2008 z dnia 27 listopada 2008 r. dnia 1 stycznia 2009 r. utworzono Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM). Powstał nowy model organizacyjny, w którym przewoźnik został rozdzielony od organizatora transportu. System nazewnictwa przystanków przeszedł niewielkie zmiany: niektóre nominacje przystankowe zamieniono innymi. W 2010 r. zmieniono nazwę przystanku *Zemborzyce – PKP* na *Krężnicka – szkoła*. W 2012 r. zmieniono nazwy trzech przystanków: *Cukrownia* → *Fabryka Cukierków Pszczółka*, *Kino Kosmos* → *Wieniawa Stadion*, *Mełgiewska FS* → *Mełgiewska WSEI*. Od tego czasu aż do dziś system nazewniczy lubelskich przystanków komunikacji miejskiej jest względnie stabilny, a zmiany dotyczą w głównej mierze nazw odwołujących się do nieistniejących obiektów miejskich. Każdy przystanek posiada dwa numery – pierwszy czterocyfrowy oznacza konkretny przystanek jako miejsce zatrzymywania pojazdu, drugi określa przynależność do zespołu przystankowego lub brak takiej przynależności (oznaczenie 01), np. 1001 *Ogród Saski* 01, 5212 *Pana Tadeusza* 02, 5111 *Politechnika* 01, 5122 *Pozytywistów* 02, 1861 *Związkowa* 01.

WNIOSKI

Przeprowadzona analiza pozwala ukazać nazwy przystanków jako element nie tylko infrastruktury transportowej, lecz także językowo-kulturowego obrazu miasta. Opis ewolucji nazw przystanków komunikacji miejskiej w Lublinie w latach 1993–2013 dowodzi, że system nazewniczy jest strukturą dynamiczną, silnie powiązaną z przemianami przestrzennymi i organizacyjnymi miasta. Zmiany nazewnicze odzwierciedlają rytm rozwoju Lublina, a ich przebieg pozwala dostrzec proces stopniowej standaryzacji i profesjonalizacji miejskiej informacji pasażerskiej.

Na początku lat 90. nazwy przystanków charakteryzowały się dużą różnorodnością i przypadkowością. W 1993 r. w systemie funkcjonowały liczne nazwy sytuacyjne, efemeryczne i oparte na lokalnych odniesieniach, często trudnych do jednoznacznego zlokalizowania. Do tej grupy należały między innymi *Andersa – za kładką*, *Armii Krajowej – kładka*, *Filaretów – kładka*, *Gospodarcza – sklepy*, *Turystyczna – przed torami / za torami*, *Witosa – za rurociągiem*, czy *Nałęczowska – za linią wysokiego napięcia*. Konstrukcje te były ściśle związane z lokalną percepcją przestrzeni i aktualnym stanem zabudowy, lecz jednocześnie miały charakter nietrwały i w niewielkim stopniu wspierały orientację w systemie komunikacyjnym.

W kolejnych latach widoczna była wyraźna tendencja do ich eliminowania oraz zastępowania bardziej stabilnymi określeniami. Od końca lat 90. dążono do precyzji lokalizacyjnej poprzez odwoływanie się do układu ulic, co ilustrują liczne zmiany: *Andersa – za kładką*

przekształcono w *Andersa – Tumidajskiego* (następnie: *Kleeberga 02*); *Filaretów – kładka* zastąpiono nazwą *Filaretów – Jutrzenki* (następnie *Fantastyczna 01*); przystanek *Turystyczna – za torami* nazwano *Hajdowska 01*, *Turystyczna – przed torami – Hajdowska 02*. Podobny charakter miały zmiany: *Gospodarcza – sklepy* → *Gospodarcza – Hutnicza (Dworzec Północny 02)* czy *Witosa – za rurociągami* → *Dobrzańskiego (Grygowej 01)*. Przekształcenia te jasno wskazują na odejście od opisów sytuacyjnych na rzecz nazw odwołujących się do trwałych elementów układu urbanistycznego.

Proces porządkowania systemu nazewniczego nazw przystanków komunikacji miejskiej Lublina obejmował także zmiany o charakterze gramatycznym. Po 1998 r. powszechnie eliminowano konstrukcje przyimkowe, zastępując je formami opartymi na mianowniku lub dopełniaczu. Tendencje te ilustrują dziesiątki przykładów, między innymi: *Abramowicka – za Odległą* → *Abramowicka – Odległa*, *Chemiczna – przed Lucyny Herc* → *Chemiczna – Lucyny Herc*, *Cienista – przy Roślinnej* → *Cienista – Roślinna*, *Filaretów – za Zana* → *Filaretów – Zana*, *Krężnicka – za Żeglarską* → *Krężnicka – Żeglarska*. Zmiany te nie tylko skracaly nazwy, lecz także wpływały na ich przejrzystość, jednoznaczność i systemowość. W efekcie już na przełomie XX i XXI w. dominującą grupą nazw stały się dwuczłonowe nazwy przystanków typu *ulica + ulica* (np. *Zemborzycka – Kruczkowskiego*, *Kalinowszczyzna – Tatarska*, *Kompozytorów – Koncertowa*), które zastąpiły wcześniejsze nazwy zależne od punktów usługowych czy obiektów efemerycznych: *Kalinowszczyzna – apteka*, *Kompozytorów – piekarnia*, *Żeglarska – tama*, *Piłsudskiego – przedszkole*. Takie przesunięcie odzwierciedla przejście od nazewnictwa potocznego, zakorzenionego w bieżących realiach miejskich, do nazewnictwa opartego na trwałych, stabilnych odniesieniach topograficznych.

Najważniejsze typy zmian nazw przystanków komunikacji miejskiej Lublina w latach 1993–2013 prezentuje tabela 3.

Tab. 3. Typy zmian nazw przystanków komunikacji miejskiej Lublina w latach 1993–2013

Typ zmiany	Przykład	Opis / Tendencja
Uproszczenie formalne	<i>Abramowicka – za Odległą</i> → <i>Abramowicka – Odległa</i>	Eliminacja przyimków i skrócenie nazw
Zmiana od obiektu do ulicy	<i>Filaretów – kładka</i> → <i>Filaretów – Jutrzenki</i>	Od nazw efemerycznych do nazw stabilnych (ulice, osiedla)

Standaryzacja dwuczłonowa	<i>Kalinowszczyzna – apteka → Kalinowszczyzna – Tatarska</i>	Wprowadzenie nazw dwuczłonowych wskazujących położenie przy skrzyżowaniu
Tworzenie zespołów przystankowych	<i>Abramowice 01–05</i>	Przystanki w pobliżu siebie mają jednolitą nazwę, różnicowane numerem
Likwidacja przystanków końcowych	<i>Krężnicka – pętla końcowy</i>	Redukcja niektórych przystanków i uporządkowanie układu

Przeprowadzona analiza dowodzi, że nazwy przystanków komunikacji miejskiej pełnią funkcję nie tylko praktyczną, lecz również kulturową. Stanowią one nośnik informacji topograficznej i historyczno-społecznej, zapisują w przestrzeni miejskiej aktualną strukturę organizacyjną i układ komunikacyjny miasta, są świadectwem śladów dawnych obiektów, tras i punktów orientacyjnych, które w wielu przypadkach funkcjonują jedynie w zbiorowej pamięci mieszkańców. Ewolucja nazw przystanków w Lublinie obrazuje zjawisko przechodzenia od lokalnych, potocznych mikrotoponimów, takich jak *za torami* czy *za zakrętem* do systemowego, uporządkowanego nazewnictwa, zgodnego z zasadami urbanonimii i standardami stosowanymi w nowoczesnym zarządzaniu przestrzenią miejską. Proces ten nie tylko ułatwia orientację w przestrzeni, lecz także wzmacnia spójność miejskiego systemu informacji, w którym nazwy przystanków stają się elementem rozpoznawalnym i czytelnym dla szerokiego kręgu użytkowników transportu publicznego.

Przeprowadzona analiza ma istotne znaczenie zarówno dla językoznawstwa onomastycznego, jak i dla praktyki organizacji transportu miejskiego oraz szeroko rozumianych studiów nad przestrzenią miejską. Opis ewolucji nazw przystanków komunikacji miejskiej w Lublinie w latach 1993–2013 ukazuje, w jaki sposób warstwa nazewnicza odzwierciedla przemiany topograficzne, infrastrukturalne i społeczne zachodzące w mieście w okresie intensywnej modernizacji. Uzyskane wyniki mogą znaleźć zastosowanie w dalszych badaniach nad mikrotoponimią, urbanonimią oraz lingwistycznym obrazem miasta. Stanowią one również ważny punkt odniesienia dla porównań między miastami, umożliwiając analizę różnic regionalnych i lokalnych w podejściu do standaryzacji informacji pasażerskiej. W szerszej perspektywie badanie przyczynia się do lepszego zrozumienia relacji między językiem a przestrzenią miejską. Pokazuje, że nazwy przystanków nie są jedynie elementami technicznej infrastruktury transportowej, lecz pełnią funkcję kulturową, społeczną i poznawczą, uczestnicząc w procesach orientacji przestrzennej, kategoryzacji otoczenia oraz budowaniu tożsamości miejsca.

PRIMARY SOURCES

- [1] *Dziennik Wschodni*, 28.02.2012. „Nie ma Kina Kosmos, trzeba zmienić nazwę przystanku.” <https://www.dziennikwschodni.pl/artukul/164910,nie-ma-kina-kosmos-trzeba-zmienic-nazwe-przystanku> (accessed 17.02.2024).
- [2] Redakcja. „Nowe nazwy przystanków w Lublinie: Wieniawa-stadion, Fabryka Cukierków Pszczółka.” <https://lublin.naszemiasto.pl/ar/c4-3164027> (published 07.03.2012, accessed 17.02.2024).
- [3] *Nasze Miasto*, 7.03.2012. „Nowe nazwy przystanków w Lublinie.” <https://lublin.naszemiasto.pl/nowe-nazwy-przystankow-w-lublinie-wieniawa-stadion-fabryka/ar/c4-3164027> (accessed 17.02.2024).
- [4] Kopciowski, Adam. „Tak zmieniały się lubelskie ulice. Ze Szpitalnej na Peowiaków i Królewskiej na Künigstrasse.” <https://lublin.wyborcza.pl/lublin/56,48724,20147086,.html> (published 28.05.2016, accessed 12.11.2025).
- [5] *Kurier Lubelski*, 26.02.2011. „Wólka Abramowicka w Lublinie? Tylko na przystanku.” <https://kurierlubelski.pl/ar/373735> (accessed 17.02.2024).
- [6] Krawczyk, M., 7.10.2009. „Przystanki – zmiany nazw i lokalizacji.” <https://www.lubus.info/index.php/artykuly/14-artykuly-komunikacyjne/102-przystanki-zmiany-nazw-i-lokalizacji> (accessed 17.02.2024).
- [7] Krupa, Kamil. „Wólka Abramowicka w Lublinie? Tylko na przystanku.” *Kurier Lubelski*, 28.02.2011. <https://kurierlubelski.pl/ar/373735> (accessed 17.02.2024).
- [8] „Lublin: nowe nazwy starych przystanków.” https://wiadomosci.onet.pl/lublin/lublin-nowe-nazwy-starych-przystankow/yyxs19k?utm_source=chatgpt.com (published 6.03.2012, accessed 25.05.2024).
- [9] „O nazwach przystanków.” <https://www.ztm.lublin.eu/uploads/Nazwy%20przystank%C3%B3w.pdf> (accessed 10.02.2024).
- [10] „Strategia Lublin 2030.” <https://bip.lublin.eu/strategia-i-planowanie/strategia-rozwoju-plan-dzialania/strategii-lublin-2030,11,23515,2.html> (accessed 20.02.2024).
- [11] „Nie ma kina Kosmos, trzeba zmienić nazwę przystanku.” *Dziennik Wschodni*, 28.02.2012. <https://www.dziennikwschodni.pl/lublin/nie-ma-kina-kosmos-trzeba-zmienic-nazwe-przystanku,n,1000145705.html> (accessed 17.02.2024).
- [12] Wijatkowski, Maciej. „Historia miejskiej komunikacji, czyli co się działo 90 lat przed MPK (cz. 1).” *Kurier Lubelski*, 19.02.2019. <https://kurierlubelski.pl/ar/13897432> (accessed 22.02.2024).
- Teatr NN:** Teatr NN (date unknown). „Lublin 1989.” <https://teatrnn.pl/instrukcja/lublin-1989/> (accessed 26.03.2024).
- ZDTM:** Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Lublinie, <https://zdtm.lublin.eu/pl/rozklady/przystanki> (accessed 30.05.2024).

REFERENCES

- Arciszewska 2013:** Arciszewska, Anna. "Processes Influencing the Formation of City Names in the Past and Present." *Językoznawstwo*, no 1 (2013): 9–14. [In Polish: Arciszewska, Anna. „Procesy wpływające na kształtowanie się nazw miejskich kiedyś i dziś.” *Językoznawstwo*, nr. 1 (2013): 9–14.]
- Breza 1998:** Breza, Edward. "Names of Objects and Institutions Associated with Modern Civilization (Chrematonyms)." In E. Rzetelska-Feleszko, ed. *Polish Proper Names. Encyclopedia*: 343–361. Warsaw–Krakow: PAN, 1998. [In Polish: Breza, Edward. „Nazwy obiektów i instytucji związanych z nowoczesną cywilizacją (chrematonimy).” W: E. Rzetelska-Feleszko, red. *Polskie nazwy własne. Encyklopedia*: 343–361. Warszawa–Kraków: PAN, 1998.]
- Buczynski 1996:** Buczynski, Mieczysław. "Names of streets and squares in Lublin." *Onomastica*, no 11 (1996): 136–181. [In Polish: Buczyński, Mieczysław. „Nazwy ulic i placów Lublina.” *Onomastica*, nr. (1996): 136–181.]
- Chojnacki 2008:** Chojnacki, Józef. "Names of Communication Routes and Objects (Streets, Avenues, Squares, Bridges, etc.)." In Zagorski, Zygmunt, ed. *Geographical Names of Poznan*: 427–537. Poznan: Adam Mickiewicz University Press, 2008. [In Polish: Chojnacki, Józef. „Nazwy ciągów i obiektów komunikacyjnych (ulic, alei, placów, mostów, itp.).” W: Zagórski, Zygmunt, red. *Nazewnictwo geograficzne Poznania. Zbiór studiów*: 427–537. Poznań: UAM, 2008.]
- Gawarecki & Gawdzik 1976:** Gawarecki Henryk & Czesław Gawdzik. *The Streets of Lublin. A Guide*. Lublin: Lubelskie Publishing, 1976. [In Polish: Gawarecki Henryk & Czesław Gawdzik. *Ulicami Lublina. Przewodnik*. Lublin: Wydawnictwo Lubelskie, 1976.]
- Gawarecki 1986:** Gawarecki, Henryk. "About Old Lublin." Lublin: Lubelskie Publishing House, 1986. [In Polish: Gawarecki, Henryk. „O dawnym Lublinie.” Lublin: Wydawnictwo Lubelski, 1986.]
- Gawdzik 1954:** Gawdzik, Czesław. „The Urban Development of Old Lublin.” *Ochrona Zabytków*, no 3 (1954): 143–160. [In Polish: Gawdzik, Czesław. „Rozwój urbanistyczny starego Lublina.” *Ochrona Zabytków*, nr. 3 (1954): 143–160.]
- Handke 1992:** Handke, Kwiryna. *Polish City Names*. Warsaw: Slawistyczny Ośrodek Wydawniczy, 1992. [In Polish: Handke, Kwiryna. *Polskie nazewnictwo miejskie*. Warszawa: Slawistyczny Ośrodek Wydawniczy, 1992.]
- Handke 1998:** Handke, Kwiryna. "City Names." In Rzetelska-Feleszko, E., ed. *Polish Proper Names. Encyclopedia*: 283–307. Warsaw – Krakow: Polish Academy of Sciences, 1998. [In Polish: Handke, Kwiryna. „Nazewnictwo miejskie.” W: Rzetelska-Feleszko, E., red. *Polskie nazwy własne. Encyklopedia*: 283–307. Warszawa – Kraków: PAN, 1998.]
- Handke 2004:** Handke, Kwiryna. "Urban Names – a Component of Social Education." In Mrozek, R., ed. *Proper Names in Language, Culture, and Social Communication*: 89–98. Katowice: University of Silesia Press, 2004. [In Polish: Handke, Kwiryna. „Nazewnictwo miejskie – składnik edukacji społecznej.” W: Mrózek, R. red. *Nazwy własne w języku, kulturze i komunikacji społecznej*: 89–98. Katowice: UŚ, 2004.]

- Handke 2012:** Handke, Kwiryna. "Secondary Motivations in the System of Urban Naming." In Luc, I. & M. Podlodek, eds. *In the Communication Space of Proper and Common Names*: 201–209. Katowice: University of Silesia Press, 2012. [In Polish: Handke, Kwiryna. "Wtórne motywacje w systemie nazewnictwa miejskiego." W: Łuc, I. & M. Podlodek, red. *W komunikacyjnej przestrzeni nazw własnych i pospolitych*: 201–209. Katowice: UŚ, 2012.]
- Kosyl 2001:** Kosyl, Czesław. "Onymic Models in Street Naming." In: Cieślikowa, Aleksandra & Barbara Czopek-Kopciuch, eds. *Toponymy and Oronymy*: 49–57. Krakow: PWN, 2001. [In Polish: Kosyl, Czesław. „Modele onimiczne w nazewnictwie ulic.” W: Cieślikowa, Aleksandra & Barbara Czopek-Kopciuch, red. *Toponimia i oronimia*: 49–57. Kraków: PWN, 2001.]
- Krawczyk 2009:** Krawczyk, Michał. „Bus Stops – Name and Location Changes.” <https://www.lubus.info/index.php/artykuly/14-artykuly-komunikacyjne/102> (published 07.10.2009, accessed 17.02.2024). [In Polish: Krawczyk, Michał. (2009). „Przystanki – zmiany nazw i lokalizacji.” www.lubus.info.]
- Mucha 2017:** Mucha, Mariusz. *Where Street Names Come From*. Siemien: Czarny Pies, 2017. [In Polish: Mucha, Mariusz. *Ulicznica lubelska, czyli skąd się wzięły nazwy ulic*. Siemień: Czarny Pies, 2017.]
- Myszka 2016:** Myszka, Agnieszka. *Urban Names in Rzeszow: A Linguistic and Cultural Image of the City*. Rzeszow University Press, 2016. [In Polish: Myszka, Agnieszka. *Urbanonimia Rzeszowa. Językowo-kulturowy obraz miasta*. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2016.]
- Nosek 2008:** Nosek, Urszula. „Public Transport Stops in Warsaw and Its Surroundings – Semantic Analysis of Their Names.” *Linguarum Silva*, no 7 (2008): 135–155. [In Polish: Nosek, Urszula. „Przystanki komunikacji miejskiej w przestrzeni Warszawy i okolic – analiza semantyczna ich nazw.” *Linguarum Silva*, nr, 7 (2008): 135–155.]
- Pudło & Krawczyk 2021:** Pudło, Jacek & Michał Krawczyk. *By Bus and Trolleybus Through Lublin's Districts 1945–1989*. Lodz: Ksiezy Mlyn, 2021. [In Polish: Pudło, Jacek & Michał Krawczyk. *Autobusem i trolejbusem przez lubelskie osiedla 1945–1989*. Łódź: Księży Młyn, 2021.]
- Pudło 2013:** Pudło, Jacek. „The History of Lublin Public Transport 1945–1960.” <https://www.lubus.info/index.php/artykuly/61-historia/467> (published 26.02.2013, accessed 22.02.2024). [In Polish: Pudło, Jacek. „Historia lubelskiej komunikacji 1945–1960.” <https://www.lubus.info/>]
- Romanczuk 2019:** Romanczuk, Ewelina. „Changes in Street Names in Lublin 1944–2018.” *Rocznik Lubelski*, no 45 (2019): 193–210. [In Polish: Romańczuk, Ewelina. „Zmiany nazw ulic w Lublinie w latach 1944–2018.” *Rocznik Lubelski*, nr. 45 (2019): 193–210.]
- Rzetelska-Feleszko 2014:** Rzetelska-Feleszko, Ewa. „Proper Names.” In: Bartmiński, J., ed. *Contemporary Polish Language*: 405–410. Lublin: UMCS Press, 2014. [In Polish: Rzetelska-Feleszko, Ewa. „Nazwy własne.” W: Bartmiński, J., red. *Współczesny język polski*: 405–410. Lublin: UMCS, 2014.]
- Tomasik 2015:** Tomasik, Piotr. „The Names of Urban Transport Stops.” In Galkowski, A. & Gliwa, R., eds. *Microtoponyms and Macrotoponyms in Communication and Literature*: 229–238. Lodz University Press, 2015. <http://dx.doi.org/10.18778/7969-626-0.21>. [In Polish: Tomasik, Piotr. „Nazwy przystanków komunikacji miejskiej w Polsce. Punkt widzenia językoznawcy i organizatora komunikacji miejskiej.” W: Gałkowski, A. & Gliwa, R., red. *Mikrotoponimy i makrotoponimy w komunikacji i literaturze*: 229–238. Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, 2015.]

- Wijatkowski 2019:** Wijatkowski, Maciej. „The History of Public Transport, or What Happened 90 Years Before MPK (Part 1).” *Kurier Lubelski*, 19.02.2019. <https://kurierlubelski.pl/ar/13897432> (accessed 22.02.2024). [In Polish: Wijatkowski, Maciej. „Historia miejskiej komunikacji, czyli co się działo 90 lat przed MPK (cz.1).” *Kurier Lubelski*, 19.02.2019.]
- Zoladz 2022:** Zoladz, Artur. „Diachronic Analysis of the Names of Railway Stations and Stops in South-Eastern Poland.” *Studia Językoznawcze*, no 30 (2022): 238–250. www.doi.org/10.15584/slowo.2022.13.16. [In Polish: Żołędz, Artur. „Analiza nazw stacji i przystanków kolejowych w południowo-wschodniej Polsce w ujęciu diachronicznym.” *Studia Językoznawcze*, nr. 30 (2022): 238–250.]

AGNIESZKA GORAL, PHD

Maria Curie-Skłodowska University in Lublin

 <https://orcid.org/0000-0003-1622-970X>

“Evolution of Public Transport Stop Names in Lublin (1993–2013).” [Original title in Polish: „Ewolucja nazw lubelskich przystanków komunikacji miejskiej w latach 1993–2013.”] *Cyrillo-Methodian Papers*, no 15 (2026): 106–122.

DOI: <http://dx.doi.org/10.17951/zcm.2026.15.106-122>

