

POLSKI UNIWERSYTET NA OBCZYŻNIE
W LONDYNIE

ZESZYTY NAUKOWE

SERIA TRZECIA, NR 8, 2020

JAROSŁAW SOLECKI

POLSKI UNIWERSYTET NA OBCZYŻNIE, LONDYN
ORCID: 0000-0002-5929-2023

KRÓTKA HISTORIA PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WIELKIEJ BRYTANII NA PRZYKŁADZIE DOKUMENTACJI FOTOGRAFICZNEJ

Przystanki transportu publicznego są integralną częścią złożonego systemu komunikacji kołowej, obejmującego nie tylko autobusy, ale i transport tramwajowy, kolejowy, w tym metro, transport lotniczy i wodny. Przystanek spełnia dwojaką funkcję: utylitarną, będąc miejscem przeznaczonym do zatrzymywania się pojazdów w celu umożliwienia pasażerom wsiadania i wysiadania, oraz porządkującą infrastrukturę transportową, przyczyniając się do płynności ruchu drogowego. To szczególnie ważne we współczesnym świecie, kiedy wzrastająca liczba pojazdów korzystających z linii komunikacyjnych powoduje zmniejszanie się przepustowości ruchu¹.

Historia przystanków jest ściśle związana z rozwojem transportu publicznego. Można powiedzieć, że pierwszą formą przystanku przewozowego (jeszcze nie autobusowego) stanowił tzw. *coaching inn*. Tego typu miejsce było formą wyspecjalizowanego zabudowania, do którego trafiali uczestnicy ruchu drogowego podczas swoich podróży. *Coaching inns* powstawały przy regularnych trasach

¹ Artykuł powstał w ramach projektu TICASS, Horizon 2020.



1. Przykład zachowanego współcześnie coaching inn z Betws-y-coed, Walia, 2020 r.; fot. Jarosław Solecki

dylizansów (*horse drawn stage coaches*). W ich skład wchodziły: karczma, stajnia, hotel. Służyły jako miejsca wymiany podzespołów powozowych oraz koni, ale także umożliwiały przesiadanie się, odpoczynek w czasie podróży i wymianę poczty². Te, które przetrwały do naszych czasów, pełnią obecnie zazwyczaj rolę pubów, przykładem może być jeden z nielicznie zachowanych przystanków w Londynie – The George Inn, Southwark, powstały prawdopodobnie w XVI wieku³.

Innym przykładem zajazdu dla dylizansów jest *tŷ gwyn inn*, przykładowy zlokalizowany na skrzyżowaniu współczesnych tras A5 i A470 przy walijskiej miejscowości Betws-y-coed (il. 1).

² Por. C. E. Lee, *The Horse Bus as a Vehicle*, London, 1962; C. F. Klapper, *Roads and rails of London: 1900–1933*, London, 1977; J. Hibbs, *History of British Bus Services*, London, 1989.

³ B. Cherry, N. Pevsner, *London 2: South, The Buildings of England*, London, 1983; The George Inn. A Grade I Listed Building in Southwark, w: *British Listed Buildings. History in Structure*, strona internetowa: Britishlistedbuildings.co.uk/101378357-the-george-inn-chaucer-ward#.XkPII3v7TIV, dostęp 12 II 2020.

Istniejące dziś drogi w Wielkiej Brytanii bardzo często były budowane w oparciu o stare szlaki komunikacyjne, wytyczone w poprzednich stuleciach. W tym wypadku A5 (nazywana A5 London Holyhead Trunk Road) jest jedną z głównych brytyjskich dróg. Jej historia sięga czasów rzymskich i w swej współczesnej formie w przeważającej części powtarza ówczesny trakt łączący Londinium (stary Londyn) z Deva (Wroxeter koło Shrewsbury)⁴. Odcinek A5, na którym znajduje się dziś *tý gwyn inn*, był częścią sieci lokalnych traktów komunikacyjnych łączących centra większych miejscowości, uliczne targi z okolicznymi wioskami. Dopiero na początku XIX wieku, w efekcie połączenia Irlandii z Wielką Brytanią, A5 została przebudowana i stała się drogą łączącą Londyn z Dublinem⁵. Przecinająca trasę A5 droga A470 (nazywana Cardiff to Glan Conwy Trunk Road) stała się miejscem łączącym stolicę Walii – Cardiff z leżącym na północy Llandudno, przecinając dwa walijskie parki narodowe⁶.

Omawiany *tý gwyn inn* został wybudowany w XVI wieku, w miejscu – jak możemy się przekonać – idealnym, gwarantującym nieustanny przepływ podróżnych, poruszających się po terytorium Walii (il. 2).

Przyglądając się kształtowi budynku, widzimy, jak przez lata nadbudowywano nowe części, aby dostosować go do zmieniających się wymagań. Teraz pełni rolę restauracji oraz hotelu, będąc atrakcyjną bazą wypadową do okolicznych miejsc turystycznych. Równocześnie nadal zachowuje charakter przystanku zlokalizowanego przy ruchliwej drodze. Schemat funkcjonowania dylizansów był podobny przez kilka stuleci. Na początku XIX wieku nastąpiła zasadnicza zmiana. Wiązała się z innowacją wprowadzoną przez Johna Greenwooda w 1823 roku. Polegała na tym, że usługi dylizansowe nie musiały być rezerwowane z wyprzedzeniem. Pasażerów zabierano i wysadzano bezpośrednio na trasie dylizansu. Początkowo dylizanse kursowały pomiędzy Pendletonem a Manchesterem, w 1829 podobna linia powstała także w Londynie. W tym samym mniej więcej czasie zaczęto używać nazwy „omnibus”⁷.

⁴ I. Margary, *Roman Roads in Britain*, London, 1973; O. Roucoux, *The Roman Watling Street: from London to High Cross*, Dunstable Museum Trust, 1984.

⁵ J. Quartermaine, B. Trinder, R. Turner, *Thomas Telford's Holyhead Road. The A5 in north Wales*, York, 2003; J. Higgs, *Watling Street: Travels Through Britain and Its Ever-Present Past*, London, 2017.

⁶ SABRE. Society for All British and Irish Road Enthusiasts, strona internetowa: Sabre-roads.org.uk/wiki/?title=A470, dostęp 20 III 2020.

⁷ J. Hibbs, *History of British Bus Services...*, s. 15.



2. *Ty gwyn inn* z napisem odwołującym się do historii miejsca, Betws-y-coed, Walia, 2020 r.; fot. Jarosław Solecki

Pierwotnie omnibusy zatrzymywały się na żądanie w miejscach dogodnych dla podróżujących. W trakcie rozbudowy infrastruktury oraz popularyzowania sieci dróg punktami postojowymi zaczęły stawać się stacje najbardziej uczęszczane bądź też miejsca leżące na skrzyżowaniu linii transportowych (w tzw. węzłach komunikacyjnych). W połowie XIX wieku można było już nabyć pierwsze rozkłady jazdy z mapami, na których zaznaczono linie omnibusów wraz z głównymi przystankami⁸.

Koniec XIX wieku przyniósł pierwsze eksperymenty z silnikami spalinowymi oraz pierwsze tramwaje elektryczne. Tworzono nowe sieci transportu publicznego. Z czasem pojawiły się regularnie kursujące jedno- i dwupiętrowe autobusy. Pierwsza połowa XX wieku stała się momentem wprowadzania szeregu konkurencyjnych firm, oferujących swoje usługi transportowe masowemu od-

⁸ P. Dobraszczyk, *Useful Reading? Designing Information for London's Victorian Cab Passengers*, „Journal of Design History”, 2008, 21 (2), s. 121–141; *The Horse Bus 1662–1932*, strona internetowa: Petergould.co.uk/local_transport_history/general-histories/general/horsebus.htm, dostęp 12 II 2020.

biocy. Szczególnie w większych miastach zaczęto dostrzegać potrzebę unifikacji oznaczeń dotyczących zasad funkcjonowania i synchronizacji poszczególnych elementów składowych coraz bardziej złożonego systemu transportu⁹.

Trzeba było jednak niemal kolejnych 100 lat, aby w Wielkiej Brytanii powstała zunifikowana baza wszystkich punktów dostępu do transportu publicznego. Są nimi: dworce kolejowe, terminale autokarowe, lotniska, terminale promowe, przystanki autobusowe, postoje taksówek lub inne miejsca, w których można włączyć się lub opuścić transport publiczny. The National Public Transport Access Node (NaPTAN) to baza danych, która umożliwia zlokalizowanie każdego z tych miejsc wraz z innymi danymi, jak np. rozkład jazdy. Stała się podstawą działania serwisu Transport Direct (strona internetowa została zamknięta pod koniec 2014 roku, ale z jego baz danych korzystają inne internetowe planery podróży, jak Google Maps). W bazie NaPTAN znajduje się obecnie około 450 000 przystanków¹⁰.

Każdy przystanek w bazie danych NaPTAN jest opisany w znormalizowany sposób. Ułatwia to przepływ danych pomiędzy różnymi zainteresowanymi portalami w sieci a centrami informacji. Odnosi się to głównie do rozwiązań technologicznych, za pomocą których możemy uzyskać dostęp do informacji o krajowej sieci transportu publicznego. Może to być internet, SMS lub połączenie telefoniczne. Wszystkie informacje na temat tego, jak połączyć się z tym systemem, znajdziemy na niemal wszystkich przystankach¹¹.

Potrzeba oznaczania miejsc, w których możemy się włączyć do transportu publicznego, spowodowała, że przystanki są oznaczane w podobny sposób na całym świecie, rozpoznawalny nawet dla podróżnych nieznających języka danego kraju¹². Warto wspomnieć, że oznaczenia przystanków zaczęły się rozwijać w czasach, kiedy znacznie więcej osób było niepiśmiennych. Łatwiej i szybciej możemy rozpoznać piktogram, np. przedstawiający autobus, niż odczytać napis, szczególnie w obcym języku. Dodatkowo, pamiętajmy, na przełomie XIX i XX wieku (czyli w czasie, kiedy transport publiczny intensywnie się rozwijał)

⁹ P. Dobraszczyk, *Useful Reading?...*, s. 123.

¹⁰ Department for Transport, National public transport access node (NaPTAN) schemas and guidance, 2014, strona internetowa: Gov.uk/government/publications/national-public-transport-access-node-schema, dostęp 12 II 2020.

¹¹ Department for Transport...

¹² NACTO, National Association of City Transportation Officials, 2003, strona internetowa: Nacto.org/publication/urban-street-design-guide/; <https://nacto.org/>, dostęp 12 II 2020.

wiele krajów europejskich wciąż posiadało kolonie w różnych rejonach świata. Ekspansja kolonialna sprzyjała przeszczepianiu podobnych zasad funkcjonowania i projektowania oznaczeń miejsc dostępu do transportu publicznego.

Podstawową formą przystanku, jaką odnajdziemy w wielu miejscach nie tylko na terenie Wielkiej Brytanii, ale i na całym świecie, jest rozpoznawalny z daleka maszt z flagą. Funkcję masztu pełni często lampa uliczna, do której przymocowano zazwyczaj metalową tablicę – niegdyś flagę – z namalowanym oznaczeniem przystanku, np. piktogramem przedstawiającym autobus. Flaga jest umieszczana około 2,5 m ponad chodnikiem, tak aby nie przeszkadzała przechodniom oraz była widoczna także z większej odległości¹³.

Tego typu rozwiązanie przedstawia zdjęcie nr 3, wykonane na jednej z ulic Londynu. Prezentuje oznakowanie przystanku autobusowego znajdującego się na wąskim chodniku. Ze względu na brak miejsca znacznik przystanku ogranicza się do wysokiego słupa z tabliczką rozkładów jazdy oraz wyżej, ponad głowami przechodniów, tablicą z numerami linii autobusowych oraz logo Transport for London. W bliskim sąsiedztwie przystanku, na ścianie budynku, znajduje się wiele tablic reklamowych. Dzięki temu nagromadzeniu różnorodnych znaków możemy zauważyć, jak dobrze jest zaprojektowane oznakowanie TfL. Cechuje je wysoki kontrast, dobra widoczność.

Ważne jest tu użycie koloru czerwonego, nie tylko z powodu jego czytelności, ale i miejsca, jakie zajmuje w historii londyńskiego transportu. Mimo że kolor czerwony może kojarzyć się pejoratywnie, odniesiony do zagrożenia i ognia, jednak został wybrany na początku XX wieku przez General Omnibus Company jako kolor brandingowy. Pozwoliło to uczynić omnibusy rozpoznawalnymi¹⁴. W 1933 roku kolor czerwony stał się wizytówką London Transport, aby ostatecznie zostać zaadoptowanym przez dzisiejszy TfL. Wybór tego koloru nie jest więc przypadkowy. Użycie go na przystankach autobusowych odnosi się do ponad 100-letniej historii londyńskiego systemu komunikacji oraz do londyńskich symboli, takich jak klasyczny piętrowy autobus „roadmaster” czy słynna budka telefoniczna¹⁵.

Flaga przystanku może stać się także elementem systemu rozbudowanych obiektów. Ostatecznie jej forma zależy od ilości miejsca, które można przezna-

¹³ Tamże; Transport for London, Tube, 2006, strona internetowa: Tfl.gov.uk/maps/track/tube, dostęp 12 II 2020; Transport for London, 2006, strona internetowa: Nacto.org/wp-content/uploads/2016/02/TfL-accessible-bus-stop-design-guidance.pdf, dostęp 12 II 2020.

¹⁴ S. Lawson, London: The Only Colour is Red, 2012, strona internetowa: Weekendnotes.co.uk/london-colour-red/, dostęp 12 II 2020.

¹⁵ Tamże.

KRÓTKA HISTORIA PRZYSTANKÓW



3. Flaga przystanku w otoczeniu innych znaków wizualnych, Londyn, 2019 r.; fot. Agnieszka Szajner, archiwum TICASS

czyć na przystanek, nie blokując ruchu pieszych. Na przykładzie zdjęcia nr 4 widzimy przystanek zachowujący ideę flagi jako elementu wyszczególniającego miejsce tymczasowego postoju. Natomiast sama flaga przyjmuje bardziej rozbudowaną formę, w której znajdują swoje miejsce informacje niezbędne podróżującym.

Jeden ze słupów przystanku autobusowego wskazuje na dobrze zorganizowany, korzystający z nowoczesnych technologii system transportu publicznego. Jest umiejscowiony przy krawędzi chodnika, oddzielonej od ulicy szerokim krawężnikiem i żółtą ciągłą linią namalowaną na asfalcie. Przystanek posiada zatoczkę autobusową. Podobne kształtowanie terenu miejskiego ma ogromne znaczenia w celu utrzymania płynności ruchu drogowego. Dzięki temu zatrzymujący się na przystanku autobus nie blokuje innych pojazdów uczestniczących w ruchu. Do metalowego słupa, oznaczającego miejsce postoju, są przymocowane tablice informacyjne oraz elektroniczny ekran z rozkładem jazdy.

Na samej górze znajduje się tablica – odpowiednik niegdysiejszej flagi. Wypisane są na niej informacje o nazwie przystanku (Theatre Royal), numerach zatrzymujących się tam autobusów, także komunikat o możliwości otrzymania wiadomości tekstowej z rozkładem jazdy, a dodatkowo – numer telefonu informacji komunikacyjnej, automatycznego systemu informacji SMS, adres www. Informacje te ukazano w schematyczny, czytelny sposób, charakterystyczny dla zunifikowanego systemu znaków w mieście Yorku. Poniżej tablicy znajduje się ekran wyświetlający informacje o czasie przyjazdu pięciu najbliższych autobusów. Najniższy element tablicy zawiera także cały rozkład jazdy, jest jednak ogólną informacją i jako taką umieszczono ją w znacznym pomniejszeniu, w lewym dolnym narożniku. Za rozkładem widać materiał wizualny reklamy społecznej dostosowany do formatu tablicy.

Użycie różnorodnego typu rozwiązań konstrukcyjnych wskazuje na częstotliwość korzystania z danego przystanku. Przystanki, które są używane częściej, przybierają bardziej rozbudowane formy. Dodaje się do nich tablice z informacjami o numerach obsługiwanych linii autobusowych, rozkłady jazdy (coraz częściej elektroniczne), ponadto przydatne adresy www, numery telefonu, usługi SMS, Ciekawym dodatkiem bywa tu QR kod, za którego pomocą możemy odwiedzić stronę pokazującą najbliższe połączenia autobusowe, albo czasami nawet technologia NFC¹⁶. Dzięki temu możemy otrzymać dostęp do dodatkowych informacji o przyjazdach autobusów czy zaplanować dalszą podróż.

¹⁶ C. Faulkner, What is NFC? Everything you need to know, 2017, strona internetowa: [Techradar.com/news/what-is-nfc](https://www.techradar.com/news/what-is-nfc), dostęp 12 II 2020.

KRÓTKA HISTORIA PRZYSTANKÓW



4. Flaga przystanku z elektronicznym wyświetlaczem, York, 2019 r.; fot. Elżbieta Perzycka, archiwum TICASS

Ważnym elementem architektonicznym tych przestrzeni publicznych są przeszklone gabloty z umieszczonymi w nich mapami całych systemów transportu. Przystanki rozbudowywane są często o wiaty, które dają schronienie przed deszczem. Wiaty mogą również służyć za miejsca reklamy zewnętrznej oraz wskazywać na przynależność do lokalnej, dającej się łatwo określić infrastruktury miejskiej.

Tego typu rozwiązanie przedstawia następne zdjęcie (nr 5). Na pierwszym planie widzimy pień drzewa, zaś w jego tle londyński przystanek autobusowy. Obok znajduje się flaga informacyjna ze standardowymi oznakowaniami. Za nią widać wiatę, której jedna ze ścian została przerobiona na kaseton z posterem reklamowym¹⁷. Po lewej stronie wiaty widzimy na ulicy oznaczenia zatoczki autobusowej. Jest to czerwona powierzchnia obramowana pojedynczą ciągłą linią żółtą od strony chodnika oraz przerywaną linią żółtą z drugiej strony. Po między nimi widnieją literami napis BUS STOP.

Ważnym elementem zdjęcia jest flaga z komunikatami o działaniu komunikacji miejskiej. Na szczycie słupka znajduje się określenie strefy, linii autobusowej i informacja o nazwie przystanku oraz znak rozpoznawczy Transport for London, poniżej wszystkie informacje o autobusach, które odjeżdżają z tego przystanku oraz rozkład jazdy.

Kolejne zdjęcie (nr 6) zostało zrobione w Londynie i jest przykładem szczególnego rodzaju przystanku – stacji metra. Na jednej ze ścian budynku umieszczono charakterystyczne, dobrze widoczne logo londyńskiego metra. W ciągu ostatniego stulecia nastąpiło kilka bardzo istotnych zmian, związanych z restrukturyzacją samego systemu komunikacyjnego metropolii londyńskiej. Historia oznaczenia graficznego metra sięga pierwszych lat XX wieku¹⁸. Dzisiaj logo odnosi się do Transport for London i możemy je odnaleźć na wszystkich materiałach informacyjnych i oznaczeniach związanych z usługami transportowymi stolicy.

Na zdjęciu możemy rozpoznać nazwę stacji metra, a pod nią wejście na stację oraz rozkład dostępnych połączeń. W oznaczeniach użyto trzech kolorów: białego, granatowego oraz czerwonego. Dzięki temu stworzono bardzo dobrze

¹⁷ P. Suggett, *Outdoor Advertising Methods, Tactics, and Tips*, 2019, strona internetowa: Thebalancecareers.com/what-is-outdoor-advertising-38452, dostęp 12 II 2020.

¹⁸ K. Hohenadel, *A History of London's Iconic Transport Logo*, 2003, strona internetowa: Slate.com/human-interest/2013/09/london-underground-logo-a-brief-history-of-the-iconic-design.html, dostęp 12 II 2020.

KRÓTKA HISTORIA PRZYSTANKÓW



5. Przystanek z wiatą, Londyn, 2019 r.; fot. Tsawe-Munga Chidongo, archiwum TICASS



6. Wejście na stację metra, Londyn, 2019 r.; fot. Tsawe-Munga Chidongo, archiwum TICASS

rozpoznawalną identyfikację graficzną miejsca, wpisującą się w szerszy kontekst oznakowań przystanków linii komunikacyjnych Londynu¹⁹. Używany dziś i powszechnie rozpoznawalny model mapy metra wywodzi się z rewolucyjnego projektu zaproponowanego przez Harry'ego Becka w 1931 roku²⁰.

Jak mogliśmy zauważyć – analizując z perspektywy historycznej wygląd oraz rozmieszczenie przystanków transportu publicznego na terenie Wielkiej Brytanii: Londynu, Yorku oraz walijskiego Betws-y-coed – współczesna sieć transportowa jest odzwierciedleniem zachodzących zmian historyczno-społecznych w przestrzeni miejskiej. Mechanizmy zachowań społecznych, które wpływały na historię kształtowania się komunikacji miejskiej, mogą zostać odniesione także do przestrzeni zlokalizowanych poza Wielką Brytanią. Wymaga to jednak osobnych badań.

Poczynając od historii sięgającej brytyjskich The Horse Buses, widzimy, jak rozwijał się sposób kulturowego i społecznego postrzegania miejsc związanych z podróżą. U początków powstawania przystanków komunikacji publicznej istniały całe systemy zabudowań (czasami trzeba było czekać nawet kilka dni na dylizans docelowy)²¹. Były one miejscami, w których można było nawiązać bliższy kontakt z drugim człowiekiem²². Obecnie są to zaledwie wysepki, symbolicznie zaznaczone w przestrzeni publicznej miast rodzaje miejsc tranzytowych²³. Dzięki zaprezentowanym tu fotografiom dokumentującym przystanki transportu publicznych mamy możliwość skonfrontowania obecnego stanu przestrzeni miast z procesem jej historycznego kształtowania się.

¹⁹ Tamże.

²⁰ D. Graham-Smith, *Londonist: The History of the Tube Map*, 2016, strona internetowa: Londonist.com/2016/05/the-history-of-the-tube-map, dostęp 12 II 2020; *Transport for London*, strona internetowa: Tfl.gov.uk/maps/track?intcmp=40400, dostęp 20 X 2020; NACTO, National Association...

²¹ P. Dobraszczyk, *Useful Reading?...*, s. 121–140.

²² D. Massey, *A Global Sense of Place*, w: *Reading Human Geography*, red. D. G. T. Barnes, London, 1997, s. 24–29.

²³ M. Augé, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, tłum. R. Chymkowski, przedmowa W. J. Burszta, Warszawa, 2012, s. 70–71.

BIBLIOGRAFIA

OPRACOWANIA

- Augé M., *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, tłum. R. Chymkowski, przedmowa W. J. Burszta, Warszawa, 2012.
- Cherry B., Pevsner N., *London 2: South, The Buildings of England*, London, 1983.
- Dobraszczyk P., *Useful Reading? Designing Information for London's Victorian Cab Passengers*, „Journal of Design History”, 2008, 21 (2).
- Hibbs J., *History of British Bus Services*, London, 1989.
- Higgs J., *Watling Street: Travels Through Britain and Its Ever-Present Past*, London, 2017.
- Klapper C. F., *Roads and rails of London: 1900–1933*, London, 1977.
- Lee C. E., *The Horse Bus as a Vehicle*, London, 1962.
- Margary I., *Roman Roads in Britain*, London, 1973.
- Massey D., *A Global Sense of Place*, w: *Reading Human Geography*, red. D. G. T. Barnes, London, 1997.
- Quartermaine J., Trinder B., Turner R., *Thomas Telford's Holyhead Road. The A5 in north Wales*, York, 2003.
- Roucoux O., *The Roman Watling Street: from London to High Cross*, Dunstable Museum Trust, 1984.

NETOGRAFIA

- Department for Transport, National public transport access node (NaPTAN) schemas and guidance, 2014, strona internetowa: Gov.uk/government/publications/national-public-transport-access-node-schema, dostęp 12 II 2020.
- Faulkner C., What is NFC? Everything you need to know, 2017, strona internetowa: Techradar.com/news/what-is-nfc, dostęp 12 II 2020.
- Graham-Smith D., Londonist: The History of the Tube Map, 2016, strona internetowa: Londonist.com/2016/05/the-history-of-the-tube-map, dostęp 12 II 2020.
- Hohenadel K., A History of London's Iconic Transport Logo, 2003, strona internetowa: Slate.com/human-interest/2013/09/london-underground-logo-a-brief-history-of-the-iconic-design.html, dostęp 12 II 2020.
- Lawson S., London: The Only Colour is Red, 2012, strona internetowa: Weekend-notes.co.uk/london-colour-red/, dostęp 12 II 2020.
- NACTO, National Association of City Transportation Officials, 2003, strona internetowa: Nacto.org/publication/urban-street-design-guide/; <https://nacto.org/>, dostęp 12 II 2020.
- SABRE. Society for All British and Irish Road Enthusiasts, strona internetowa: Sabre-roads.org.uk/wiki/?title=A470, dostęp 20 III 2020.

- Suggett P., *Outdoor Advertising Methods, Tactics, and Tips*, 2019, strona internetowa: [Thebalancecareers.com/what-is-outdoor-advertising-38452](https://thebalancecareers.com/what-is-outdoor-advertising-38452), dostęp 12 II 2020.
- The George Inn. A Grade I Listed Building in Southwark, w: *British Listed Buildings. History in Structure*, strona internetowa: [Britishlistedbuildings.co.uk/101378357-the-george-inn-chaucer-ward#.XkPII3v7TIV](https://britishlistedbuildings.co.uk/101378357-the-george-inn-chaucer-ward#.XkPII3v7TIV), dostęp 12 II 2020.
- The Horse Bus 1662–1932, strona internetowa: [Petergould.co.uk/local_transport_history/generalhistories/general/horsebus.htm](https://petergould.co.uk/local_transport_history/generalhistories/general/horsebus.htm), dostęp 12 II 2020.
- Transport for London, 2006, strona internetowa: [Nacto.org/wp-content/uploads/2016/02/TfL-accessible-bus-stop-design-guidance.pdf](https://nacto.org/wp-content/uploads/2016/02/TfL-accessible-bus-stop-design-guidance.pdf), dostęp 12 II 2020.
- Transport for London, strona internetowa: [Tfl.gov.uk/maps/track?intcmp=40400](https://tfl.gov.uk/maps/track?intcmp=40400), dostęp 20 X 2020.
- Transport for London, Tube, 2006, strona internetowa: [Tfl.gov.uk/maps/track/tube](https://tfl.gov.uk/maps/track/tube), dostęp 12 II 2020.

JAROSŁAW SOLECKI

BRIEF HISTORY OF PUBLIC TRANSPORT STOPS IN THE UK BASED ON PHOTOGRAPHIC DOCUMENTATION

SUMMARY

The author in the article analyses the marking of UK public transport stops on the example of photographic documentation. The images were taken in two cities: London and York and the Welsh town of Betws-y-coed. The author takes a look at the network of land roads and, in particular, stops that stand out from the urban landscape. They are key elements of a complex network of interconnections developing over the centuries. Showing them in a historical perspective reveals the dynamics of change related to the development of technology, the evolution of transport models driven by the growing demand for mobility. The development, but also the standardisation of public stop signs encourages a better distribution of information and, consequently, more efficient travel planning, thus blending in with the cultural landscape of cities.

Keywords: urban anthropology, public transport, bus stop signs, visual signs in the city