

Nika Čabrić

Bibliobusna služba, Knjižnice grada Zagreba

nika.cabric@kgz.hr

ISSN 1845-2434

[CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Tamara Kolić

Knjižnica Kustošija, Knjižnice grada Zagreba

tamara.kolic@kgz.hr

Sara Semenski

Bibliobusna služba, Knjižnice grada Zagreba

sara.semenski@kgz.hr

Vozni park Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba od osnutka 1976. do danas

The Fleet of the Mobile Library Service of Zagreb City Libraries from its
Founding in 1976 to the Present Day

Stručni rad / Professional paper

Primljen / Received: 26. 10. 2025.

Prihvaćen / Accepted: 10. 12. 2025.

Sažetak: Rad prikazuje povijest vozila Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba, pokretne knjižnice koja jedina djeluje na području dvije županije: u Gradu Zagrebu i Zagrebačkoj županiji, analizirajući njihovu ulogu, značajke i razvoj kroz različita razdoblja. Poseban naglasak stavljen je na planiranje, nabavu, nadogradnju i opremanje vozila koja su tijekom godina omogućila pružanje knjižničnih usluga u pokretu. Prikazani su modeli i tipovi vozila koja su služila kao pokretna knjižnica od osnutka Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba do danas, s naglaskom na preinake i poboljšanja, modernizaciju opreme i prilagodbu potrebama korisnika. Dizajn i funkcionalnost vozila imali su ključnu ulogu u osiguravanju pristupačnosti građe korisnicima, sigurnosti i udobnosti korisnika i zaposlenika u vozilu, ali i u učinkovitosti pružanja knjižničnih usluga. Rad također razmatra izazove vezane uz održavanje i financiranje vozila, kao i važnost uloge pokretnih knjižnica u omogućavanju pristupa knjižničnom fondu i sadržajima stanovnicima udaljenih i ruralnih područja. Naglašava se i društveni značaj pokretne knjižnice koja zahvaljujući modernim i

dobro opremljenim vozilima doprinosi širenju znanja, poticanju čitanja, kulturnom obogaćivanju i stvaranju jednakih mogućnosti za sve građane Zagreba i Zagrebačke županije.

Ključne riječi: Bibliobusna služba Knjižnica grada Zagreba, pokretne knjižnice, vozni park bibliobusa, Zagreb, Zagrebačka županija

Abstract: The paper presents the history of the vehicles of the Mobile Library Service of Zagreb City Libraries, a mobile library that operates in two counties: the City of Zagreb and Zagreb County, analyzing their role, characteristics, and development through different periods. Special emphasis is placed on the planning, acquisition, upgrading, and equipping of vehicles that have enabled the continuous delivery of mobile library services over the years. Models and types of vehicles that have served as mobile libraries from the founding of the Mobile Library Service of Zagreb City Libraries to the present day are presented, with an emphasis on modifications and improvements, modernization of equipment and adaptation to user needs. The design and functionality of the vehicles have played a crucial role in ensuring accessibility of library collection, safety and comfort of users and employees in the vehicle, as well as in enhancing the efficiency of library services. The paper also discusses challenges related to vehicle maintenance and funding, as well as the importance of mobile libraries in providing access to library collections for residents of remote and rural areas. Furthermore, the social significance of the mobile library is emphasized as, through modern and well-equipped vehicles, it contributes to knowledge dissemination, reading promotion, cultural enrichment, and the creation of equal opportunities for all citizens of Zagreb and Zagreb County.

Keywords: Library bus fleet, mobile libraries, Mobile Library Service of Zagreb City Libraries, Zagreb, Zagreb County

1. Uvod

Pokretne knjižnice, poznate i kao bibliobusi - posebna vozila prilagođena obavljanju poslova bibliobusnih službi, predstavljaju važan segment suvremenog knjižničarstva i suvremene kulturne politike, usmjerene na osiguravanje ravnopravnog pristupa znanju, kulturi i informacijama svim građanima, bez obzira na geografsku ili socijalnu udaljenost i položaj. Djelovanje i misija pokretnih knjižnica u cijelom svijetu, pa tako i u Hrvatskoj, usmjerena je na omogućavanje dostupnosti i pružanje osnovnih knjižničnih usluga stanovništvu malih naselja, udaljenih od gradova i stacioniranih knjižnica. Dvije najvažnije dobne skupine pokretne knjižnice čine djeca od najranije do tinejdžerske dobi te stariji od 65 godina, prvenstveno zbog smanjene mobilnosti vezane uz dob i zdravstveno stanje.

Analizom arhivskih izvora, stručne literature i dostupnih podataka nastoji se prikazati kontinuitet djelovanja, promjene u strukturi, nabavi i opremi vozila Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba, prilagodbi vozila korisnicima i zaposlenicima te uloga digitalizacije i modernih tehnologija u održivosti usluga pokretne knjižnice.

Kako bi vozilo moglo obavljati funkciju pokretne knjižnice, ono nužno mora biti posebno projektirano i konstruirano te namjenski opremljeno odgovarajućim namještajem i drugom potrebnom opremom, u skladu sa *Standardom za narodne knjižnice u Republici Hrvatskoj, Dodatak 1.* (NN 58/1999), *Standardom za narodne knjižnice u Republici Hrvatskoj (NN 103/2021)* i *Pravilnikom o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama* (NN 85/2016).

S obzirom na dugu tradiciju i važnost bibliobusnih službi u Hrvatskoj posebno se ističe Bibliobusna služba Knjižnica grada Zagreba koja od 1976. godine kontinuirano pruža knjižnične usluge stanovnicima šireg gradskog i prigradskog područja. Tijekom godina vojni park Službe doživio je brojne promjene i modernizaciju, u skladu s tehničkim zahtjevima, sigurnosnim propisima i potrebama korisnika. Analiza tehničkih značajki i opreme bibliobusa Knjižnica grada Zagreba omogućuje bolji uvid u način njihova funkcioniranja te u mogućnosti daljnjeg razvoja, u skladu s nacionalnim standardima u suvremenim knjižničnim praksama.

2. Povijesni razvoj pokretnih knjižnica u Hrvatskoj

Pokretne knjižnice u Hrvatskoj bilježe početak svog djelovanja početkom 20. stoljeća, u razdoblju kada u prigradskim naseljima hrvatskih gradova raste broj obrazovanog stanovništva sa sve izraženijom kulturom čitanja. Kao simbolički početak pokretnog knjižničarstva često se navodi podatak da su u Karlovcu 1911. godine knjige u drvenim sanducima konjskom zapregom bile odvožene do bolje stojećih prigradskih naselja (Vojnović i Solomun, 2012: 56). Ovaj način distribucije knjižnične građe pokazuje ranu društvenu potrebu za pristup knjigama i znanju, čak i u vrijeme kada formalna infrastruktura knjižnica nije bila razvijena u svim sredinama.

Prema *IFLA-inim Smjernicama za pokretne knjižnice* (2011) usluge pokretne knjižnice smatraju se važnim dijelom djelatnosti narodne knjižnice i trebamo ih promatrati kao njezin sastavni dio. Knjižnične usluge koje se pružaju putem bibliobusa predstavljaju javnu potrebu i oblik kulturnog programa koji je ekonomičan i fleksibilan te pridonosi socijalnoj, kulturnoj i digitalnoj inkluziji, kao i poticanju cjeloživotnog učenja, osobito među djecom i odraslima u ruralnim područjima udaljenima od većih gradskih središta i s ograničenom prometnom povezanošću.

Razvoj pokretnih knjižnica u Hrvatskoj intenzivira se sedamdesetih godina 20. stoljeća kada se osnivaju prve organizirane bibliobusne službe u većim gradovima poput Zagreba, Rijeke i Karlovca. Od navedenih godina do danas mijenjao se njihov broj, područja obilaska,

otvarale su se nove službe, a neke su se, nažalost, gasile. Vrhunac svog djelovanja, prema broju službi i njihovoj rasprostranjenosti, bilježi se početkom osamdesetih godina 20. stoljeća kada je u Hrvatskoj djelovalo šesnaest službi sa sedamnaest vozila (Štiglić, 1986: 43–52).

Inicijativa je proizlazila iz potrebe da se knjižnični fond i kulturne aktivnosti približe široj populaciji, a djelovanje pokretnih knjižnica bilo je potaknuto sinergijom lokalnih inicijativa i institucionalne potpore tadašnjih kulturnih organizacija i republičkih fondova, kao i povezanošću s razvijenijim susjednim sredinama. To je omogućilo stabilniji razvoj i širenje knjižničnih usluga u širem društvenom kontekstu. Kroz pokretne knjižnice omogućuje se poticanje čitanja, promicanje informacijske pismenosti i cjeloživotnog učenja, osobito među djecom i odraslima koji imaju ograničen pristup stacionarnim knjižnicama.

3. Bibliobusna služba Knjižnica grada Zagreba od osnutka do danas u kratkim crticama

Matična i razvojna služba Knjižnica grada Zagreba je zbog potrebe dijelova grada za pokretnom knjižničnom službom osmislila zagrebačku Bibliobusnu službu, prema Pugelnik (2012: 131). Godine 1976. Knjižnice grada Zagreba kao radna organizacija osnivaju Bibliobusnu službu uz pomoć i podršku Udružene samoupravne interesne zajednice kulture grada Zagreba (dalje u tekstu: USIZ-a kulture grada Zagreba), sa zadatkom da svoju djelatnost usmjeri na zadovoljavanje čitateljskih potreba. Cilj je bio približiti knjižnične usluge stanovnicima udaljenih gradskih četvrti koje tada još nisu imale pristup knjižnici (Kolić, Čabrić i Semenski, 2022: 436). Prema Čabrić (2020: 54) pokretne knjižnice u Republici Hrvatskoj dio su mreže narodnih knjižnica i javna su potreba u kulturi koja pridonosi ostvarivanju osnovnih strateških ciljeva Europske unije i Republike Hrvatske vezano za socijalnu, kulturnu i digitalnu inkluziju te za cjeloživotno učenje, osobito djece i odraslih u ruralnim područjima udaljenima od većih gradskih središta i sa slabom prometnom povezanošću s razvijenim susjednim mjestima.

Od osnutka 1976. godine do 1991. godine voditeljica Bibliobusne službe bila je Davorka Bastić. Od 1991. godine do 2007. godine na tom mjestu je Spomenka Petrović, a nakon nje voditeljica postaje Đurđica Pugelnik. Od 2017. godine do danas na mjestu voditeljice Bibliobusne službe je Nika Čabrić. Voditelji Bibliobusne službe ujedno su i voditelji nabave knjižnične građe za potrebe Bibliobusne službe.

Od 1976. Bibliobusna služba Knjižnica grada Zagreba djeluje na području Grada Zagreba i Zagrebačke županije. Javna glasila zabilježila su da će dana 23. studenog 1976. prvi bibliobus u Zagrebu svečano otvoriti predsjednik Skupštine grada Zagreba, Ivo Vrhovec (slika 1). Bibliobus je odmah naišao na oduševljenje građana, za knjigu se čekalo u redu te se pokazao kao racionalno i isplativo rješenje za područja bez stacionirane knjižnice

(Gradska knjižnica, 2021: 78).

Danas su Gradska knjižnica, Knjižnica Božidara Adžije, Bibliobusna služba i područne knjižnice kao ustrojstvene jedinice Knjižnica grada Zagreba sa svojim ograncima povezane u jedinstvenu knjižničnu mrežu KGZ i omogućuju pod jednakim uvjetima svim građanima slobodan pristup informacijama i knjižničnoj građi u svrhu društvenog, kulturnog, obrazovnog i demokratskog razvitka.



Slika 1. Crno-bijela fotografija bibliobusa iz 1976. godine s natpisom *Gradska knjižnica – Zagreb*

4. Izazovi nabave i početak rada prvog zagrebačkog bibliobusa 1976. godine

Prema *Smjernicama za opremu i rad bibliobusa* pronađenima u arhivi Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba (*Smjernice za opremu i rad Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba*, n. d.), a koje su se koristile 1970. godine, cilj i svrha tih uputa bili su dati preporuke za različite tipove vozila prilagođene različitim zadacima, uvjetima, cestama i klimatskim prilikama u raznim zemljama. Preporuke su uključivale i crteže te tehničke opise vozila, što je sačuvano u arhivskim materijalima iz 1976. godine. Na temelju tih smjernica Vladimir Vujnović, koji je obnašao funkciju direktora Radničke biblioteke od 1950. do 1962. godine, izradio je 1970. godine *Prijedlog za nabavu bibliobusa Radničke biblioteke*, čime je dao značajan doprinos daljnjem razvoju pokretne knjižnične službe.

Pokretna knjižnica je, prema projektima Matične i razvojne službe Knjižnica grada Zagreba, bila posebno konstruirana i opremljena tako da je poput svake stacionirane knjižnice imala odgovarajuće specijalizirano osoblje koje je pružalo informacije i obavljalo sve knjižničarske poslove. Knjižnični prostor bibliobusa bio je opremljen policama, radnim pultovima, katalozima, panoima i sl. Uz to, bibliobusno vozilo trebalo je posjedovati unutarnje i vanjsko ozvučenje, dobro osvjetljenje, zagrijavanje i ventiliranje kako bi predstavljalo funkcionalan i svrsishodan prostor u kojem su se mogle pružiti uobičajene knjižnične usluge što je i ostvareno u zagrebačkom bibliobusnom vozilu.

4.1. Smjernice za nabavu i uređenje bibliobusnih vozila 60-ih i 70-ih godina 20. stoljeća

Sačuvani dokument *Smjernice za opremu i rad Bibliobusa* iz 1970. godine pružio je uvid u

tadašnje preporuke za konstrukciju i unutrašnje uređenje pokretne knjižnice. Smjernice su obrađivale raspored polica, radnog pulta i knjižničkog fonda, uređenje radnih prostorija i garaže te osnovne preporuke za rad s korisnicima i pružanje usluga (Smjernice za opremu i rad Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba, n. d.).

Podaci iz arhiva zagrebačke Bibliobusne službe pokazuju da je prema *Smjernicama bibliobus* bio vlasništvo jedne općinske ili područne biblioteke. Cilj istih bio je dati preporuke za različite tipove vozila prilagođene različitim zadacima, uvjetima, cestama i klimatskim prilikama u različitim zemljama uz crteže i opise (Smjernice za opremu i rad Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba, n. d.). Spominje se da je tada već postojalo sedam tipova vozila za potrebe pokretnih knjižnica: od minibusa različitih oblika, prototipa autobusa dugačkog 12 m (metara), prikolice, do zglobnog 18 m dugačkog kamiona. Podaci pokazuju da je pri odabiru šasije u različitim zemljama bilo važno pronaći kvalitetne modele u vlastitoj zemlji, ali i testirati strane uzorke. Prema *Smjernicama za opis i rad Bibliobusa*, konstrukcija šasije treba biti izrađena od nehrđajućeg materijala, lak treba biti kvalitetan i vodootporan, a potrebno je i osigurati spremište za različit alat. Pored toga, bibliobus mora izgledati upečatljivo. Limitarnu unutrašnjost vozila potrebno je iskoristiti na najbolji mogući način, omogućivši dobre radne uvjete i ugodan boravak osoblju i korisnicima. Grijanje, ventilacije i osvjetljenje trebali bi biti unutar vozila. (Smjernice za opremu i rad Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba, n. d.).

Prema *Smjernicama bibliobus* je trebao opsluživati područje dvije do tri manje općine, a rad je bio organiziran u dvije smjene. Jutarnja smjena obilazila je ustanove bez vlastite knjižnice poput škola, staračkih domova, bolnica, tvornica i instituta. Popodnevna smjena posjećivala je naselja bez stacioniranih knjižnica. Osim redovnih knjižničnih usluga, bibliobus je provodio i specijalne programe, uključujući projekcije filmova, lutkarske predstave, umjetničke izložbe uz sudjelovanje autora te predavanja o aktualnim temama. Na taj je način bibliobus djelovao kao pokretno kulturno središte i nadopunjavao dostupnost kulturnih i obrazovnih sadržaja u zajednicama koje je obilazio.

4.2. Prijedlog za nabavu i uređenje zagrebačkog bibliobusa

Prijedlog za uređenje bibliobusa Radničke biblioteke Vladimira Vujnovića sadržavao je nekoliko uvjeta vezanih za rad pokretne knjižnice među kojima su sljedeći: bibliobusno vozilo treba biti dovoljno veliko kako bi prevozilo barem oko 2 000 knjiga, treba biti omogućeno samoposluživanje korisnika, odnosno slobodan pristup knjigama i stalan protok ljudi od ulaza prema izlazu. Knjižnični fond treba biti pomno izabran i prilagođen dobi, obrazovanju i čitateljskom ukusu korisnika. Bibliobus treba imati izrađen plan dolaska i odlaska na pojedina stajališta tako da korisnici imaju informaciju o rasporedu. Bibliobus treba biti uočljiv tamo gdje se pojavljuje, treba se isticati bojom, a na vanjskoj strani vozila

treba biti istaknut logo knjižnice. Nacrti su trebali poslužiti kao polazište za kolege knjižničare bez ikakvog iskustva kako bi se s tvrtkama koje proizvode vozila što uspješnije dogovorili o tehničkim detaljima pri izgradnji vozila.

Nakon što je Izvršni zbor kulture (IZK) 1974. godine odobrio sredstva za nabavu bibliobusa, započeli su pregovori s tvrtkom Auto Hrvatska o uvozu bibliobusnog vozila. Iz arhiva izvještaja doznaje se da je Team Centar koji je zadužen za organizaciju bibliobusne službe u sastavu: Malnar, Štiglić, Kolarec izradio detaljni zahtjev o izgledu i uređenju vozila. Temeljen je na osnovnim principima iznesenim u Vujnovićevom *Prijedlogu o izgradnji bibliobusne službe* na osnovi kojeg je Izvršni zbor kulture odobrio sredstva za nabavu bibliobusa. Zahtjev Knjižnica grada Zagreba bio je izrađen prema tada dostupnim cijenama iz 1971. godine, a ukupni trošak iznosio je 205 000 000 jugoslavenskih dinara. U lipnju 1974. godine odobren je samo dio participacije u iznosu od 107 000 000 dinara (Izvještaj o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu, 1977).

Podaci izvještaja o radu Bibliobusne službe iz 1976. godine također pokazuju da se na natječaj za nabavu bibliobusnog vozila objavljen u Službenom listu nije oglasio nitko iz bivše Jugoslavije, a na zahtjev Matične službe Knjižnica grada Zagreba upućen Autokaroseriji Zagreb odgovoreno je kako u svom programu nemaju predviđenu izgradnju takve vrste automobila (Izvještaj o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu, 1977).

Iz arhiva Izvještaja o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu vidljivo je da su zatražene ponude od najpoznatijih proizvođača bibliobusa u SR Njemačkoj čiji su proizvodi bili prisutni na europskom tržištu. Ponude su tražene od tvrtki: Vetter, Eichmüller, Dreier i Kässbohrer. Tvrtka Vetter nije odgovorila, Eichmüller je napustila proizvodnju bibliobusa, dok su Dreier i Kässbohrer dostavile svoje ponude. Na temelju ponude tvrtke Dreier Auto Hrvatska d. d. dostavila je detaljan prvi predračun, a potom su Knjižnice grada Zagreba (KGZ) 1975. godine zatražile dodatna sredstva koja je Izvršni zbor kulture i odobrio. Nakon razmatranja tehničkih i financijskih parametara Team Centar koji je zadužen za organizaciju bibliobusne službe ocijenio je da je ponuda tvrtke Kässbohrer, tip Wedding I s dopunama, najpovoljnija. Zadovoljavala je sve tražene uvjete i nudila najnižu cijenu u iznosu od 218 961 265 dinara; izrađena na osnovi ponude firme Dreier koja je prva stigla, a iznosila je 226 000 DM. Prema tom je predračunu KGZ tražio dodatna sredstva 1975. godine od Izvršnog zbora kulture. Sredstva su odobrena (Izvještaj o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu, 1977).

Prema navedenom *Prijedlogu* model pokretne knjižnice, odnosno bibliobus zamišljen je tako da ima kapacitet nosivosti od 4 000 do 5 000 svezaka knjiga na oko 22 m ugrađenih polica opremljenih držačima za knjige te osvjetljenjem duž polica. Dužina bibliobusa trebala bi biti 11 do 12 m, ukupna širina oko 2,5 m, a ukupna visina oko 3,3 do 3,4 m, dok je unutrašnja visina bibliobusa trebala biti 2,2 do 2,3 m. Prednje staklo šasije i vjetrobran morali su biti pojačani. Također, predloženi su izložbeni ormarići s vanjske strane, vozački prostor otvoren prema vozilu s okretnim sjedalom prema unutrašnjosti bibliobusa i pultom

za razduživanje knjiga, preklopni stolić za knjižničara sa sjedalom i garderobni ormar za osoblje (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu, 1977).

4.3. Dolazak i otvorenje prvog bibliobusa te rezultati rada u prvoj godini na terenu

Konstrukcija na temelju navedenog Vujnovićevog *Prijedloga* za prvi zagrebački bibliobus u realizaciju je krenula 1975. godine, no zbog zahtjevnosti, bila je dovršena tek 1976. godine (Izveštaj o radu iz 1976. godine). Cijela priprema Bibliobusne službe obavljala se dok je bibliobus bio u izgradnji. Potrebno je bilo planiranje i priprema mreže bibliobusnih stajališta, radnih prostorija i spremišta za knjižnični fond, izrada informativnih pomagala, planiranje dnevne rute bibliobusa, zapošljavanje osoblja, promocija i osiguravanje financiranja (Kolić, Čabrić i Semenski, 2022: 437). Tako je prvo bibliobusno vozilo marke TAM 150-A11 KN (u nastavku teksta: bibliobus TAM 1) izrađeno u Sloveniji u Mariboru na autobusnom podvozju. Iz arhive Izveštaja o radu iz 1976. godine, a u skladu s tadašnjim *Prijedlozima*, suvremeni bibliobus bio je 10,325 m, širine 2,48 m i visine 3,12 m. Prvi bibliobus TAM 1 imao je dva značajna područja djelovanja: tzv. *bijela područja* odnosno gradske četvrti bez knjižnica, te radne organizacije koje u to vrijeme vode brigu o kulturnom boljitku radnika (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu, 1977).

Prema arhivi Bibliobusne službe iz 1976. godine, dana 23. studenog 1976. održala se svečanost povodom otvaranja bibliobusne službe Gradske knjižnice Zagreb te je tom prilikom pušten u rad prvi bibliobus, odnosno prva pokretna knjižnica u gradu Zagrebu (reg. br. vozila: ZG 245-963). Svečanost je prema programu otvorio predsjednik Skupštine grada Zagreba Ivo Vrhovec. Jedan dio svečanog otvorenja održavao se u prostorijama Gradske knjižnice Zagreb, u velikoj sali čitaonice (tada Rooseveltov trg 4/I), a drugi dio ispred Knjižnice i oko bibliobusa koje je bio parkiran na pločniku ispred Knjižnice (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu, 1977). Prvu bibliobusnu posadu činili su: Davorka Bastić (voditeljica Službe i knjižničarka), Nada Petrinc (knjižnični manipulant) i Tomo Valjak (vozač). Prva godina rada Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba pokazala je da je uvođenje bibliobusa bilo i više nego opravdana, korisna i perspektivna akcija koju su i stanovnici Zagreba i radni ljudi u kolektivima rado prihvatili. Zabilježeni su ne samo konstantno rastući broj članova, čime je na mnogim stajalištima kapacitet bibliobusa iskorišten do krajnjih granica, nego i brojni zahtjevi mjesnih zajednica i radnih organizacija u kojima se tražilo otvaranje novih stajališta (Kolić, Čabrić i Semenski, 2022: 438). Prema podacima Izveštaja za 1976. godinu, zagrebački bibliobus posjećivao je područje dvije do tri manje općine, a knjižničari su radili tijekom cijelog dana, u dvije smjene. U Izveštaju se spominje i da je u jutarnjim satima bibliobus posjećivao škole, staračke domove, bolnice koje nisu imale vlastitu knjižnicu, tvornice, institute i slično, a u popodnevnoj smjeni posjećivao je naselja bez stacioniranih knjižnica (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu, 1977). Početni fond Bibliobusne službe iznosio je 12 000 primjeraka. Podaci o

članstvu i uslugama uistinu su bili impresivni.

Iz arhive Izvještaja o radu iz 1976. godine ubrzo je na oko 20 stajališta knjižnični fond od oko 60 000 primjeraka posuđivalo 3 000 korisnika te se da zaključiti da je bibliobus TAM 1 od samog svog začetka uživao veliko povjerenje i simpatije Zagrepčana (Izvještaj o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu, 1977).

Prema arhivi Izvještaja o radu Bibliobusne službe za 1977. godinu i s opaskom da je to prva godina rada, postignuti su rezultati u potpunosti opravdali postavljen cilj opskrbljivanja knjigama dvadeset stajališta te je bibliobus posjećivao deset mjesnih zajednica u samom gradu: Kozari Bok, Prečko, Sopot, Horvati – Srednjaci, Utrine – Travno, Retkovec, Lučko, Studentski grad, Gajnice i Vukomerec, kao i deset radnih organizacija: Vjesnik, Jedinstvo, Prvomajsku, Zagrebačku mljekaru, Kemijski kombinat I i II, TPK, Tvornicu papira „I. Lovinčić“ i Astru (Izvještaj o radu Bibliobusne službe za 1977. godinu, 1978).

5. Vozni park Bibliobusne službe KGZ-a od osnutka 1976. do danas

5.1. Razdoblje od 1976. do 1989.

Nakon dvije godine rada prvog bibliobusa u jednoj smjeni, u Bibliobusnu službu uvodi se 1978. godine i druga smjena, otvara se 16 novih stajališta te se zapošljavaju još tri djelatnika (Izvještaj o radu Bibliobusne službe za 1978. godinu, 1979). Godine 1979. broj članova i dalje raste pa služba broji 7 200 članova koji posuđuju 12 800 svezaka na 39 stajališta (Izvještaj o radu Bibliobusne službe za 1979. godinu, 1980).

U to se vrijeme grad Zagreb nezaustavljivo i ubrzano širi te se pokazuje neupitna potreba za dodatnim novim vozilom. Radi povećanja opsega posla, drugo, novo vozilo, crveni bibliobus marke TAM 170 A 11 (u nastavku teksta bibliobus TAM 2) izrađen na autobusnom podvozju, nabavljen je svega četiri godine kasnije u odnosu na prvi bibliobus te započinje s radom 13. svibnja 1980. godine. Prema Izvještaju o radu za 1980. godinu (1981) novi bibliobus TAM 2 odmah počinje voziti s tročlanom posadom na 23 nova stajališta (slika 2). Tijekom iste godine Bibliobusna služba ostvarila je izvanredne rezultate, upis od otprilike 10 000 članova i posudbu od 15 000 svezaka. Na temelju tih pokazatelja osigurana je financijska podrška od USIZ-a kulture grada Zagreba za otvaranje druge smjene bibliobusa TAM 2, odnosno formiranje četvrte tročlane posade Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba. Dana 16. lipnja 1981. godine s radom je započela četvrta tročlana posada zadužena za pružanje knjižnične usluge korisnicima na novih 15 stajališta na užem i širem području grada (Izvještaj o radu Bibliobusne službe za 1981. godinu, 1982). Proces nabave bibliobusa TAM 2 bio je rezultat intenzivne i koordinirane suradnje između različitih institucija i službi. U komunikaciji s USIZ-om kulture, Knjižnica je prezentirala izvještaje o dosadašnjem radu bibliobusa, naglašavajući broj upisanih članova i posuđenih knjiga, što je predstavljalo snažan argument za dodjelu sredstava. Nakon što su financijska sredstva

odobrena, uspostavljena je suradnja s dobavljačima vozila i specijaliziranim tvrtkama za prilagodbu vozila knjižničnim potrebama (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1981. godinu, 1982). Sukladno dinamičnom razvoju projekta, informacije o napretku nabave redovito su prenesene i korisnicima kroz službene kanale Knjižnice, što je dodatno povećavalo interes javnosti i podršku projektu. Program priprema za otvorenje bibliobusa TAM 2 imao je više stavki: preuzimanje vozila u Mariboru, tehnički pregled vozila, registracija vozila, osiguranje vozila, knjiga i posade, traženje dozvole za parkiranje u naselju Voltino, traženje dozvole za parkiranje na prostoru tvornice Rade Končar, nabava potrebne opremu za vozilo. Poslovi koji su se ticali osoblja bili su raspisivanje i provođenje natječaja za vozača, knjižničara i manipulanta. Nabava knjiga trebala se provesti po kriterijima kao i za prvi bibliobus, a to je značilo nabavu 2 000 svezaka knjiga, tehnička obrada knjiga te nakon početka rada trebalo je i dalje nastaviti s pojačanom nabavom dok ukupan fond ne dosegne 30 000 svezaka. Knjige koje su se nabavljale za bibliobus TAM 2 označavale su se crvenim slovom B na naljepnici na knjizi i knjižnom listiću (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1981. godinu, 1982).

Statistika posudbe vodila se za svako stajalište posebno te je svako pojedino stajalište imalo posebne žigove s oznakom B (bibliobus), plave i crvene boje radi označavanja vozila i knjižničnog fonda pokretne knjižnice. Na taj su način knjižničari mogli pratiti koliko se kojih naslova posuđuje u određenom vozilu. Propagandno-informativni materijal izrađivao se u obliku letka koji je sadržavao osnovne obavijesti o predstojećem dolasku bibliobusa TAM 2. Također su izrađeni informativni plakati za svako pojedino stajalište koji su sadržavali osnovne obavijesti o predstojećem dolasku bibliobusa, o mogućnostima i uvjetima rada i posudbe u bibliobusu, a distribuirani su pomoću škola i animatora kulture. Plakati su se izrađivali za svako pojedino stajalište. Nakon što je 1981. godine započela s radom i četvrta posada, Bibliobusna služba KGZ-a poprima moderne karakteristike Službe s dva vozila, četiri tročlane posade i voditeljem te broji 13 zaposlenika. Godine 1985. knjižnični se fond gotovo utrostručio i iznosi 39 459 svezaka, a broj stajališta porastao je na 77. Članstvo je poraslo na 11 632 korisnika, a godišnja posudba na 192 324 sveska (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1985. godinu, 1986).



Slika 2. Zagrebački bibliobus iz 1980. godine, crveno-bijele boje, natpis *Bibliobus* sprijeda

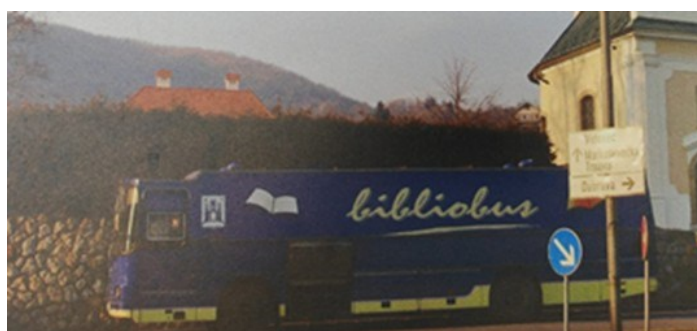
5.2. Razdoblje od 1990. do 2010.

Godine 1990. zbog dotrajalosti bilo je nužno zamijeniti bibliobus TAM 1, a 1995. godine, iz istih razloga i bibliobus TAM 2.

Treće vozilo koje je nabavljeno 1990. godine kao zamjensko vozilo za bibliobus TAM 1 iz 1976. godine bilo je također iz Maribora, marke TAM 190 A 110 T (u nastavku teksta: bibliobus TAM 3), izrađeno na autobusnom podvozju s novim sustavom grijanja (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1990. godinu, 1991).

Četvrto vozilo koje je nabavljeno 1995. godine kao zamjensko vozilo za bibliobus TAM 2 iz 1980. godine bilo je marke VOLVO B10B8, izrađeno na autobusnom podvozju (u nastavku teksta: bibliobus VOLVO 4). Bilo je to prvo klimatizirano vozilo, opremljeno računalnom opremom umreženom u knjižnični sustav ZaKi (slika 3). Računalnom opremom umreženom u knjižnični sustav ZaKi mogu se koristiti isključivo zaposlenici dok za korisnike nije predviđeno korištenje računalnom opremom. U vozilu je smješteno oko 7 000 svezaka knjižnične građe. Op služivalo je korisnike sljedećih 26 godina, odnosno do kraja 2021. godine (Kolić, Čabrić i Semenski, 2022: 437).

Devedesete godine prošlog stoljeća bilježe niz promjena na društvenom, ekonomskom i političkom planu. Gase se velika, do tada-uspješna poduzeća: Prvomajska, Šavrić, Chromos, Rade Končar, Jedinstvo, itd. U preostalim poduzećima uvodi se novi režim rada koji uključuje nemogućnost izlaska iz zgrade poduzeća u vrijeme pauze ili evidencijske kartice na kojima se bilježilo vrijeme ulaska i izlaska iz zgrade poduzeća. Radnicima je sve teže napustiti radno mjesto kako bi posjetili bibliobus. Opisana, novonastala situacija očituje se i u promjenama u radu Bibliobusne službe koja svoj rad sve više preusmjerava na novoizgrađena i prigradska naselja te dječje vrtiće i osnovne škole. Godine 1995. knjižnični fond iznosi 46 635 svezaka, stajališta je i dalje 77, a članova ukupno 7 942 (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1995. godinu, 1996). Broj članova donekle raste 1999. godine kada je upisano 11 560 korisnika zahvaljujući ubrzanom razvoju novih gradskih naselja kao što su Srednjaci, Središće, Vrbani, Siget i Retkovec (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1999. godinu, 2000). Stanje knjižnog fonda 2009. godine iznosi 65 257 svezaka, upisano je 4 450 članova, koji su posudili 117 946 svezaka knjižne građe (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 2009. godinu, 2010).



Slika 3. Plavi bibliobus iz 1995. godine s logom Grada Zagreba i natpisom *bibliobus*

5.3. Razdoblje od 2011. do 2021.

Radi učestalih popravaka, nakon 21 godine rada bibliobusa TAM 3 iz 1990. godine rad na terenu postaje problematičan. Kako bi Služba mogla nastaviti funkcionirati po predviđenom rasporedu te kako se bibliobusna stajališta ne bi ugasila i ukupna mreža stajališta prepolovila i ostavila korisnike bez dostupne knjižnične usluge, uz odobrenje Grada Zagreba, Knjižnice grada Zagreba donose odluku o kupnji novog vozila. Peto vozilo nabavljeno 2011. godine kao zamjensko vozilo za bibliobus TAM 3 marke MAN, u cijelosti izrađeno u Hrvatskoj na kamionskom podvozju, odvojene vozačke kabine od nadogradnje s knjižničnim prostorom (u nastavku teksta: bibliobus MAN 5) klimatizirano je i suvremeno opremljeno vozilo (slika 4). Novi bibliobus marke MAN na oduševljenje korisnika na put kreće 14. ožujka 2011. godine (Pugelnic, 2012: 129–137).

Bibliobus MAN 5 tehnički je izrađen i informatički opremljen prema tada važećim *Standardima za pokretne knjižnice* iz 1999. godine. Računalnom opremom umreženom u knjižnični sustav ZaKi mogu se koristiti isključivo zaposlenici te nema predviđenih mjesta za računalnu opremu za korisnike. U vozilu je smješteno oko 4 500 svezaka knjižne građe.

Sve do kraja 2021. godine vozni park zagrebačke Bibliobusne službe čine već spomenuti bibliobus VOLVO 4 koji je na terenu od 1995. do kraja 2021. i bibliobus MAN 5 koji i danas opslužuje korisnike.



Slika 4. Bibliobus na kamionskom podvozju iz 2011. godine s logom Grada Zagreba i natpisom *bibliobus*

Krajem 2021. godine odlukom Uprave Knjižnica grada Zagreba od 1. siječnja 2022. godine bibliobus VOLVO 4 stavljen je radi učestalih kvarova te vezanih financijskih izdataka van funkcije. Povlačenje jednog vozila iz Službe imalo je značajne posljedice za dostupnost knjižnične usluge budući da je broj bibliobusnih stajališta smanjen za 30 (20 u Gradu Zagrebu i 10 u Zagrebačkoj županiji), što je osobito djelovalo na ranjive skupine poput djece do 18 godina, starijih osoba u dobi od 65 godina i više te osoba s invaliditetom, budući da je usluga pokretne knjižnice prvenstveno namijenjena onima smanjene

mobilnosti (Izveštaj Bibliobusne službe za 2021. godinu, 2022).

Od nužnog smanjivanja broja bibliobusnih stajališta početkom 2022. godine pa sve do danas, zahtjevi za revitalizacijom starih i otvaranjem novih stajališta stalno pristižu iz škola, dječjih vrtića, domova umirovljenika i mjesnih zajednica u obje županije. Budući da je trenutni raspored Službe maksimalno popunjen, godišnja evaluacija postojećih stajališta koja se obavlja u vrijeme ljetne stanke temelji se na mogućnostima parkiranja i stajanja bibliobusa na stajalištu, suradnji i posjećenosti vrtića i škola, na iskazanom interesu lokalne zajednice te blizini ili na mogućnosti osnivanja stacionirane narodne knjižnice. Ukoliko se utvrdi da iz nekog od navedenih razloga pokretna knjižnična usluga na tom području nije više potrebna, razmatraju se pristigli zahtjevi za revitalizaciju ugašenih i pozivi za otvaranje novih stajališta.

5.4. Razdoblje od 2022. do danas

Bibliobusna služba koja još od osnivanja 1976. godine predstavlja jedinstven model pružanja knjižničnih usluga u dvjema županijama - Gradu Zagrebu i Zagrebačkoj županiji, u sredinama koje nemaju stacionirane knjižnice trenutno djeluje jednim vozilom. Prema procjenama, njegovo funkcioniranje moguće je sljedećih 5 do 7 godina. Na 47 bibliobusnih stajališta (32 u Gradu Zagrebu i 15 u Zagrebačkoj županiji) opslužuje oko 4 000 korisnika.

S obzirom na tehničko stanje bibliobusa MAN 5 i sve veće zahtjeve korisnika, očita je potrebno nabaviti novi bibliobus koji bi omogućio obnovu i proširenje usluge te veću inkluziju ranjivih skupina. Zagrebačka županija obuhvaća 25 općina, od kojih čak 15 nema niti narodnu knjižnicu, niti aktivno bibliobusno stajalište. U tim općinama živi više od 41 000 stanovnika, od čega se procjenjuje da je oko 17 % djece do 18 godina, 30 % starijih osoba u dobi od 55 i više godina i 8 % osoba s invaliditetom – skupine koje su najčešće suočene s poteškoćama u pristupu kulturnim i obrazovnim sadržajima. Dodatnih pet općina s više od 23 000 stanovnika pokrivena su povremeno drugim vozilom, ali samo svakih 14 dana i s ograničenim zadržavanjem, što nije dostatno za zadovoljenje potreba zajednice.

Slična situacija prisutna je i u Gradu Zagrebu gdje pojedine gradske četvrti, iako brojne, nisu ravnomjerno pokrivena knjižničnom mrežom. Peščenica – Žitnjak (53 023 stanovnika), Podsljeme (18 974) i Brezovica (12 046) primjeri su četvrti u kojima je bibliobus jedina dostupna knjižnična usluga, osobito važna starijima i djeci koja nemaju pristup knjižnici u obrazovnoj ustanovi (Čabrić, Semenski i Licitar, 2025). Potreba za novim stajalištima kontinuirano raste – pristiglo je više desetaka zahtjeva škola, dječjih vrtića, domova umirovljenika i mjesnih odbora za uvođenje novih ili povratak ukinutih stajališta. No zbog postojećih kapaciteta, na njih se trenutno ne može odgovoriti.

Od samog početka postojanja Bibliobusna služba kontinuirano opslužuje svoja bibliobusna stajališta, među kojima su neka od najstarijih Horvati – Srednjaci, Sopot, Studentski grad,

Retkovec i Lučko. Čak i tijekom Domovinskog rata bibliobusi nastavljaju svoj rad, uključujući stajališta na prvoj liniji fronte u Pokupskom, gdje je privremeni prekid trajao samo od rujna 1991. do ožujka 1992. godine (Pugelnik, 2012: 133).

6. Godina 2021. - ključna godina u suvremenom pokretnom knjižničarstvu RH-a

Prema podacima o starosti bibliobusa prikupljenim iz objedinjenog anketnog upitnika za pokretne knjižnice Republike Hrvatske *Pokretne knjižnice RH stanje u 2021.* godini, koji je provela Komisija za pokretne knjižnice Hrvatskoga knjižničarskog društva, uočava se nepovoljno stanje bibliobusa na razini Hrvatske, s obzirom da su vozila proizvedena u rasponu od 1986. do 2015. godine. Sukladno *IFLA-inim Smjernicama za pokretne knjižnice*, optimalno trajanje bibliobusa kao specijalnog vozila procjenjuje se na 10 – 12 godina, dok se maksimalni rok trajanja bibliobusa procjenjuje na 15 – 20 godina. Trajanje bibliobusa ovisi o različitim faktorima, o kvaliteti izvedbe, ali i o načinu korištenja – prijeđenoj kilometraži, garažiranju i slično. Bibliobusi su podložni i drugim propisima o rokovima korištenja, ovisno o tome kojeg su tipa i karakteristika. Tehnološko zastarijevanje bibliobusa i opreme također je bitan čimbenik kod planiranja zamjene, kao i moguće promjene područja obuhvata ili potreba korisnika.

Knjižnice su suočene s problemom zamjene, odnosno održavanja dotrajalih bibliobusa, što predstavlja najzahtjevniju financijsku stavku u radu bibliobusne službe. Zbog nemogućnosti nabave bibliobusa i visokih troškova održavanja starijih bibliobusa, cijelim službama ili dijelovima službi, ukoliko imaju više bibliobusa, prijeti gašenje. U RH ne postoji sustav financiranja nabave bibliobusa, bilo za potrebe otvaranja novih službi ili zamjene bibliobusa u postojećim službama. *Zakon o knjižnicama i knjižničnoj djelatnosti* (NN 36/2024) daje potreban okvir za uspostavu bibliobusnih službi, a *Standard za narodne knjižnice* (NN 103/2021) u članku 54. detaljno razrađuje način i izvore njihova financiranja. Njime je predviđeno da se sredstva za nabavu i opremanje bibliobusa financiraju s minimalno 50 % udjela iz državnog proračuna Republike Hrvatske.

Godine 2021. Ministarstvo kulture i medija RH u okviru Operativnog programa *Učinkoviti ljudski potencijali* 2014. – 2020. (n. d.) i poziva na dodjelu bespovratnih sredstava *Čitanjem do uključivog društva* osiguralo je sredstva za financiranje dvanaest projektnih prijedloga koji uključuju nabavu bibliobusa. Iz sredstava Europskog socijalnog fonda osigurano je 85 % sredstava navedenog iznosa, dok obvezni udio nacionalnog sufinanciranja od 15 % osigurava Ministarstvo kulture i medija iz Državnog proračuna Republike Hrvatske. Odlukom o financiranju podupire se provedba 12 projekata: projekti četiri županijske matične narodne knjižnice u Karlovcu, Bjelovaru, Vinkovcima i Čakovcu iz kojih se financira nabava zamjenskih bibliobusa radi održivosti službe, tri županijske matične narodne knjižnice u Gospiću (koji kasnije vrši prenamjenu tih sredstva te ne osniva bibliobusnu

službu) te Virovitici i Splitu koje osnivaju nove županijske bibliobusne službi te za pet općinskih odnosno gradskih narodnih knjižnica, u Hrvatskoj Kostajnici, Lekeniku, Novom Marofu, Vrpolju i Poreču koje osnivaju općinske/gradske bibliobusne službe.

Knjižnice grada Zagreba nisu dobile potrebna sredstva jer unatoč ispunjenju utvrđenog bodovnog praga, prijavljeni projekt je ostvario manji broj bodova od onih koji su po rang listi ušli u okvir za dostatno financiranje.

7. Izazovi i prilagodbe Bibliobusne službe KGZ-a u suvremenom kontekstu

Bibliobusna služba Knjižnica grada Zagreba i ostale pokretne knjižnice danas djeluju u vrijeme značajnih tehnoloških i društvenih promjena. Kako bi ostale relevantno mjesto za korisnike, važno je prilagoditi se promjenama. Financijska ograničenja, npr. održavanje voznog parka, troškovi goriva, popravaka i sl. često utječu na mogućnost širenja bibliobusne mreže stajališta i uvođenje novih stajališta. Suradnja s lokalnom zajednicom, poticanje partnerstva i zajedničkih projekata može biti učinkovita strategija za održivost službe. Promjena demografske strukture članova, od korisnika koji su nekada pretežno bili radnici u radnim organizacijama, do korisnika umirovljenika koji su danas pretežno korisnici usluga Bibliobusne službe KGZ-a, kada je riječ o odraslim korisnicima, te djece koja su nekad i danas pretežno polaznici područnih škola i vrtića, također utječe na organizaciju stajališta i ruta te prilagodbu termina stajališta. Poseban naglasak stavlja se na inkluzivnost – bibliobus obilazi udaljena stajališta, kao i domove za starije čime potvrđuje svoju društvenu ulogu. Promocija je osuvremenjena. Nekoć su se koristili letci i plakati, a danas se promidžba uglavnom odnosi na digitalne kanale poput društvenih mreža i mrežne stranice Bibliobusne službe. Broj članova i korisnika Bibliobusne službe raste iz godine u godinu, što dodatno upućuje na potrebu nabave novih bibliobusnih vozila i na praćenje stanja i, po potrebi, zamjenu postojećih vozila (Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 2024. godinu, 2025). Značajnu ulogu u financiranju Službe, osim osnivača, ima i Ministarstvo kulture i medija Republike Hrvatske koje je 2024. godine donijelo *Program razvoja mreže pokretnih knjižnica u Republici Hrvatskoj od 2023. do 2032.* (2023). U Programu se procjenjuje da sredstva potrebna za nabavu vozila, njihovo opremanje, nabavu potrebne knjižne i neknjižne građe te redoviti rad bibliobusne službe u RH za razdoblje od 2024. do 2032. godine iznose gotovo 20 milijuna eura. Također, ističe se da je u proteklom razdoblju nabava bibliobusa bila uspješno sufinancirana i putem projekata u sklopu EU fondova te se očekuje i nastavak sufinanciranja nabave bibliobusa u narednom periodu. Važno je napomenuti da dokument poseban naglasak stavlja na poticanje zamjene zastarjelih bibliobusnih vozila već postojećih službi te osnaživanje postojećih službi novim vozilima kao i na kreiranje novih knjižničnih usluga u bibliobusima.

Jedan od ključnih smjerova budućeg razvoja Bibliobusne službe KGZ-a odnosi se na obnovu

i modernizaciju voznog parka, a time i razvoj mreže bibliobusnih stajališta, veću inkluziju i dostupnost knjižnične građe.

8. Zaključak

Povijest i razvoj vozila Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba jasno pokazuju koliko tehnička rješenja, organizacijski pristup i kontinuirana modernizacija vozila utječu na kvalitetu i dostupnost knjižničnih usluga. Analiza djelovanja Službe pokazuje da je povećanje broja korisnika povezano s dobrim planiranjem i organizacijom bibliobusnih stajališta, planiranjem ruta i prilagodbom fonda različitim korisničkim potrebama. U isto vrijeme, održavanje vozila i osiguravanje adekvatnog financiranja ključni su za kontinuitet rada jer dotrajala ili nedovoljno opremljena vozila ograničavaju broj stajališta koje bibliobus može posjetiti. Trenutna situacija Bibliobusne službe dodatno naglašava hitnu potrebu za nabavom suvremenih bibliobusa, čime bi se osigurala pokrivenost svih potrebnih stajališta u Gradu Zagrebu i Zagrebačkoj županiji i unaprijedila kvaliteta i sigurnost pružanja usluge. Nova vozila ne bi imala samo funkcionalnu ulogu, već i snažan društveni značaj: omogućila bi ravnopravnu dostupnost knjižničnog fonda, poticala čitanje i cjeloživotno učenje, doprinijela bi kulturnom obogaćivanju zajednica te stvaranju jednakih prilika za sve građane Zagreba i Zagrebačke županije. Održiva bibliobusna služba zahtijeva kombinaciju tehničke opremljenosti, adekvatnog broja vozila, stručnog osoblja i kontinuirane institucionalne podrške kako bi se osigurala dugoročna održivost i kvalitetna dostupnost knjižničnih usluga. U konačnici, iskustvo Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba potvrđuje važnost modernih i dobro opremljenih pokretnih knjižnica u suvremenom društvu: one nisu samo logističko vozilo za prijevoz knjiga, već i instrument socijalne, kulturne i informacijske uključenosti posebno stanovnika udaljenih područja. Nabava novih bibliobusnih vozila predstavlja ključan korak u očuvanju te misije i omogućavanju da Bibliobusna služba Knjižnica grada Zagreba nastavi s uspješnim djelovanjem u budućnosti.

Literatura

1. Čabrić, N. (2020) Komisija za pokretne knjižnice. U: Barbarić, A. (ur.). *80 godina Hrvatskoga knjižničarskog društva: 1940. – 2020.: spomenica*. Zagreb: Hrvatsko knjižničarsko društvo. Str. 76–77.
2. Čabrić, N., Semenski, S. i Licitar, D. (2025) Izazovi reorganizacije mreže bibliobusnih stajališta. U: Grković, I. (ur.). *17. hrvatska konferencija o pokretnim knjižnicama i festival bibliobusa – s međunarodnim sudjelovanjem. Pokretne knjižnice budućnosti – otvoreni put do korisnika. 5. i 6. lipnja 2025. Virovitica*. Str. 63–64. Dostupno na: <https://izdanja.hkdrustvo.hr/drustvena/di/catalog/book/63> [30.09.2025.]

3. *Gradska knjižnica u Zagrebu: ususret novom vremenu* (2021) Meić. I. (ur.). Zagreb: Knjižnice grada Zagreba.
4. *IFLA-ine smjernice za pokretne knjižnice* (2011) Prerađeno izdanje. Priredila radna skupina IFLA-ine Sekcije za narodne knjižnice na čelu s lanom Stringerom. 1. hrvatsko izd. (prema 2. prerađenom izd. izvornika). Zagreb: Hrvatsko knjižničarsko društvo.
5. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 2022. godinu* (2023) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba. Dostupno na: <http://www.kgz.hr/hr/o-nama/godisnji-izvjestaji/43616> [20.09.2025.]
6. Kolić, T., Čabrić, N. i Semenski, S. (2022) Bibliobusna služba Knjižnica grada Zagreba u godini osnutka i četrdeset pet godina kasnije. *Vjesnik bibliotekara Hrvatske*, 65(1), str. 433–452. Dostupno na: <https://izdanja.hkdrustvo.hr/casopisi/vbh/article/view/946/801> [20.09.2025.]
7. *Operativni program „Učinkoviti ljudski potencijali“ (2014. – 2020.)* (n. d.) Ministarstvo kulture i medija Republike Hrvatske. Dostupno na: <https://min-kulture.gov.hr/eu-kultura/izdvojena-desno/fondovi-eu/operativni-program-ucinkoviti-ljudski-potencijali-2014-2020/12696> [23.09.2025.]
8. Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (2016) *Narodne novine* 85, 1864. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2016_09_85_1864.html [20.09.2025.]
9. *Program razvoja mreže pokretnih knjižnica u Republici Hrvatskoj od 2023. do 2032.* (2023) Ministarstvo kulture i medija Republike Hrvatske. Dostupno na: <https://minkulture.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/knji%C5%BEnice/PROGRAM%20razvoja%20mre%C5%BEE%20pokretnih%20knji%C5%BEnica%209%20lis.pdf> [20.09.2025.]
10. Pugelnik, Đ. (2012) Bibliobusna služba Knjižnica grada Zagreba. U: Vugrinec, Lj., Črnjar, Lj. i Bišćan, F. (ur.). *Pokretne knjižnice u Hrvatskoj*. Zagreb: Hrvatsko knjižničarsko društvo ; Karlovac: Gradska knjižnica „Ivan Goran Kovačić“. Str. 129–137.
11. *Smjernice za opremu i rad Bibliobusne službe Knjižnice grada Zagreba* (n. d.) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
12. Standard za narodne knjižnice u Republici Hrvatskoj (2021) *Narodne novine* 103, 1834. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_09_103_1834.html [20.09.2025.]
13. Standardi za narodne knjižnice u Republici Hrvatskoj (1999) *Narodne novine* 58, 1071. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1999_06_58_1071.html [20.09.2025.]
14. Štiglić, D. (1986) Bibliobusna služba u SRH. *Vjesnik bibliotekara Hrvatske* 29(1–4), str. 43–52.
15. Vojnović, N. i Solomun, N. (2012) Pokretna knjižnica i bibliobusna služba Gradske

knjižnice „Ivan Goran Kovačić“ Karlovac. U: Vugrinec, Lj., Črnjar, Lj. i Biščan, F. (ur.). *Pokretne knjižnice u Hrvatskoj*. Zagreb: Hrvatsko knjižničarsko društvo; Karlovac: Gradska knjižnica „Ivan Goran Kovačić“.

16. Zakon o knjižnicama i knjižničnoj djelatnosti (2024) *Narodne novine* 36, 575. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2024_03_36_575.html [20.09.2025.]

Arhivsko gradivo

1. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1976. godinu* (1977) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
2. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1977. godinu* (1978) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
3. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1978. godinu* (1979) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
4. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1979. godinu* (1980) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
5. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1980. godinu* (1981) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
6. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1981. godinu* (1982) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
7. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1990. godinu* (1991) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
8. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1995. godinu* (1996) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
9. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 1999. godinu* (2000) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
10. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 2021. godinu* (2022) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
11. *Izveštaj o radu Bibliobusne službe za 2024. godinu* (2025) Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.
12. Vujnović, V. (1970) *Prijedlog za uređenje bibliobusa Radničke biblioteke*. Arhiva Bibliobusne službe Knjižnica grada Zagreba.