



OBSAH

1 Úvod /6

2 Organizační opatření /10

2.1 Nízkoemisní zóny /10

2.1.1 Švédsko /11

2.1.2 Německo /13

2.1.3 Dánsko /14

2.1.4 Nizozemsko /15

2.1.5 Velká Británie /16

2.2 Zpoplatnění vjezdu /17

2.2.1 Singapur /18

2.2.2 Londýn /19

2.2.3 Stockholm /20

2.2.4 Milán /21

2.3 Snížení maximální rychlosti na vybraných komunikacích /22

2.3.1 Nizozemí - dálnice A13 /22

2.3.2 Španělsko - metropolitní oblast Barcelona /23

2.3.3 Belgie (Vlámsko) /25

2.4 Politika parkování /27

2.4.1 Amsterdam /27

2.4.2 Antverpy /28

2.5 Sdílení automobilů /29

2.6 Ohleduplné řízení /30

3 Technická opatření (end-of-pipe) /32

3.1 Prachové filtry u stavební techniky ve městech /32

3.1.1 Švýcarsko /32

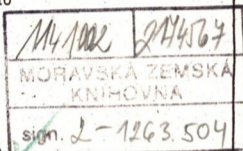
3.1.2 Vídeň /33

3.1.3 Německo /35

3.1.4 Právní rámec na evropské úrovni /35

3.1.5 Požadavky koalice „Pro klima bez sazí“ /36

3.2 Komplexní zavádění nízkoemisních vozidel - Amsterdam /37



4 Komplexní doporučení k minimalizaci znečištění ovzduší - Vídeň /37

5 Alternativní paliva a pohony v dopravě /39

5.1 Hybridní pohony /39

5.2 Zkapalněné plyny /40

5.2.1 Propan-butan (LPG) /40

5.2.2 Zemní plyn (LNG) /40

5.3 Plyny /41

5.3.1 Bioplyn /41

5.3.2 Stlačený zemní plyn (CNG) /41

5.4 Elektromobily /43

5.5 Vodíkové články /44

5.5.1 Využití vodíku v dopravě na Islandu /45

5.5.2 Autobusy s vodíkovým pohonem

v Lucemburku /46

5.6 Agropaliva /47

5.6.1 Bionafta a její přimíchávání do nafty /48

5.6.2 Bioethanol a jeho přimíchávání do benzínu /48

6 O autorech /50

6.1 Miroslav Patrik /50

6.2 Miroslav Šuta /51

7 Doporučená literatura /52

