

zwiększanie się udziału osób w wieku poprodukcyjnym w strukturze populacji.

Zmianom demograficznym i migracjom towarzyszyć będą modyfikacje struktury osadniczej. W perspektywie 2050 r. będzie zapewne postępował proces koncentracji ludności i działalności gospodarczej na obszarach funkcjonalnych dużych miast, a także w średniej wielkości miastach i na otaczających je obszarach wiejskich.

Do złagodzenia ww. tendencji przyczynić się może polityka prorodzinna państwa oraz napływ imigrantów, w szczególności z krajów Wspólnoty Niepodległych Państw.

Przemiany demograficzne będą miały określone konsekwencje dla sektora energetyki. Koncentracja ludności w dużych miastach będzie w szczególności implikowała konieczność zagęszczenia sieci najwyższych i wysokich napięć, gazowych i ciepłowniczych wokół rozwijających się aglomeracji, co wymagać będzie znacznych nakładów inwestycyjnych.

### **Transport indywidualny i zbiorowy**

W 2013 r. samochody osobowe były użytkowane przez ok. 61% gospodarstw domowych, przy czym ok. połowa gospodarstw eksploatowała tylko jeden samochód. Około 3/4 samochodów osobowych używanych przez gospodarstwa domowe to samochody z silnikami benzynowymi. Zużycie paliwa na głowę mieszkańca jest o ok. 40% niższe niż średnia UE.

Na podstawie danych Europejskiej Agencji Energii, prezentującego zanieczyszczenie w 383 miastach UE, 6 z 10 najbardziej zanieczyszczonych miast Europy znajduje się w Polsce. Źródłem tego zanieczyszczenia jest m.in. transport. Jednym z rozwiązań mogącym znacząco wpłynąć na ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w miastach jest zmiana technologii w środkach transportu publicznego z silników wykorzystujących produkty ropopochodne (benzyny silnikowe lub olej napędowy) na jednostki znacząco mniej emisyjne. Znaczna część taboru komunikacyjnego jest młodsza niż 10 lat co oznacza, że nie będą one wymieniane w najbliższych latach. Konieczne jest wdrożenie rozwiązań zachęcających do mniejszej emisyjności tych pojazdów.

W związku z przedstawionymi powyżej zmianami w rozmieszczeniu ludności Polski oraz przemianami gospodarczymi i społeczno-kulturowymi spodziewany jest wzrost mobilności społeczeństwa, a w konsekwencji wzrost zapotrzebowania na paliwa oraz usługi transportowe. Zakłada się także zwiększone zużycie biopaliw w formule samoistnego paliwa lub jako komponentu paliw konwencjonalnych. Tendencja wzrostowa będzie dotyczyła także wzrost przewozów w motoryzacji indywidualnej oraz w zakresie przewozów międzynarodowych (wzrost o 58-86% do 2030 r. w porównaniu z 2010 r.).

Przewiduje się, że w rozpatrywanym okresie zwiększać się będzie zarówno liczba GD użytkujących samochody, jak i liczba samochodów zasilanych przez paliwa alternatywne. W pierwszej kolejności spodziewać się można upowszechnienia samochodów napędzanych gazem ziemnym (CNG lub LNG) oraz elektrycznych (hybrydowych, jak i całkowicie napędzanych energią elektryczną), a w dalszej przyszłości wodorowych. Powyższe wpłynąć będzie na sytuację przemysłu rafineryjnego oraz rynku paliw płynnych. W chwili obecnej trudno jednak określić dynamikę procesów odchodzenia od tradycyjnych paliw w transporcie. Wydaje się, że wzorcową i demonstracyjną rolę będzie tu mógł spełniać transport zbiorowy, także z uwagi na wzrastające zapotrzebowanie na jego usługi, wynikające ze zmian