

Mattias Philipsson, vd Svensk Biogas

# Biogasen är ett konkurrenskraftigt alternativ”

Marknaden för biogas må vara knackig för tillfället. Men med ett produktionsstöd, satsningar på flytande biogas och nya användningsområden kan den bli ett starkt kort som kan bidra till en fossilfri framtid, menar *Mattias Philipsson*.



**MATTIAS PHILIPSSON** JOBBADE i flera år inom flottan. Men officerslivet lockade inte i längden. En examen i industriell ekonomi ledde till Tekniska verken i Linköping, och där har han fått styra andra skutor, ofta problemtyngda delar av verksamheten. Sedan 2013 är det dotterbolaget Svensk Biogas som han leder.

– Att jobba med biogas är helt makalöst fantastiskt för det är ju en produkt som löser så många samhälls- och miljöproblem på en gång, säger Mattias.

Rötning ger fossilfritt bränsle, näring som kan återföras i form av gödsel och behandling av ett besvärligt avfall.

– Här i Östergötland skulle vi i princip inte ha någon ekologisk kravodling om vi inte haft biogasproduktionen.

En orsak till att Mattias trivs med jobbet är dynamiken.

– Det händer så mycket på så många teknikområden. Många säger att de är oroliga, men jag tycker att denna tid är kopplad till otroliga möjligheter. Det är häftigt att leva i en tid när så mycket händer, det är inte alla generationer som får uppleva det.

## Många små anläggningar läggs ner eller köps upp. Vem bör äga och driva biogas-anläggningar?

– Det som håller på att hända är en konsolidering. Om vi tittar i backspegeln så har biogasbranschen i väldigt hög utsträckning byggts upp av kommunala verksamheter. Nu står vi i en punkt där man behöver ha större enheter, större flexibilitet, man måste hitta skalfördelar.

De minsta anläggningarna har ofta bara en kund och man har ingen möjlighet att ta biogas från någon annan enhet, vilket gör dem sårbara, menar Mattias.

– Den här processen måste komma, för branschen är det positivt på sikt.

Men att förändra ägarstrukturen räcker inte för att säkra biogasens framtid, påpekar Mattias, det krävs långsiktiga styrmedel och stöd. Att biogasen spänner över så många marknader och kundsegment, från avfallsbranschen till bilindustrin och lantbruket, har också gjort det

svårt att utforma rätt stöd. All produktion sker inte under samma premisser.

– Väljer man att premiera personbilar låser man fast slutkunden, även för dem där just drivmedel inte är den bästa avsättningen för gasen. Föreslår man ett gödselbidrag är det andra som kan missgynnas.

## Hur ska då ett bra styrmedel se ut för att kunna utveckla biogasen och säkra gjorda investeringar både på kort och lång sikt?

– Min och Tekniska verkens uppfattning är att det kommer att behövas ett produktionsstöd baserat på den klimatnytta som biogasproduktionen medför. Oavsett hur de lokala förutsättningarna ser ut får man då ett stöd. Sedan kan man välja om man vill optimera produktionen för biogödsel, för busstrafik eller något annat.

Investeringsstöd, som getts genom Klimatklivet, fungerar däremot bra för distributionen, eftersom det är så dyrt att bygga tankställen för biogas jämfört med för andra bränslen.

## Vilken roll kan Avfall Sverige spela för biogasmarknaden?

– Den stora fördelen med biogasen är också dess akilleshäla. Vi har ju flera branschföreningar som vurnar för biogasen.

Avfall Sverige har tillsammans med Energigas Sverige och Svenskt Vatten engagerat sig i den nationella biogasstrategin, som bland annat uppvakttat miljöministern i frågan.

– Avfall Sverige jobbar jättebra med den här frågan. Men jag tror att man kan





koordinera sina insatser med de övriga organisationerna än bättre.

#### **Hur fungerar samverkan inom branschen mellan producenter, distributörer och med ägarna till gasnätet?**

– Den svenska biogasmarknaden är väldigt mycket öar, den är väldigt lokal. Det beror på att gasen är svår att transportera och att lagra. Jag tror att flytande biogas i framtiden kommer att spela en väldigt stor roll. Dels blir det enklare att lagra och transportera. Det kommer att göra att den lokala marknaden homogeniseras och blir mer dynamisk. Man kommer att handla med biogas över längre sträckor.

#### **Hur stor kan biogasen bli?**

– Jag är väldigt positiv. Inom transportsektorn har vi mycket att göra. Men jag tror på sjöfarten, jag tror jättestarkt på industrin – vi har fått jättemycket förfrågningar det sista halvåret. De är com-mittade och vill fasa ut det fossila. Då har biogasen dykt upp som ett konkurrenskraftigt alternativ till bland annat gasolen. Jag tror också på tunga transporter.

– Gemensamt för industrin, sjöfarten och tunga transporter är att vi måste förvätska. Jag är en stor vän av förvätskning och Tekniska verken håller nu på med en

förstudie där vi tittar på om vi kan skaffa oss den kapaciteten.

Framtiden ligger alltså i flytande biogas, LBG. Idag har Sverige bara en sådan anläggning, i Lidköping. Den har inte gått lysande, men Mattias påpekar att den har flera år på nacken och byggd som en pilotanläggning.

– Jag tror att det finns mer robust teknologi idag. Vi är medvetna om att det blir högre produktionskostnader, men det ger fördelar som vi kan räkna hem. Vi slipper till exempel fackla, vi får bort den sista slatten fossil naturgas i vår slutprodukt och vi kan nå nya marknader. Tittar vi på helheten tror vi att det kan gå på +-0.

Men all biogas kommer inte att göras flytande och fortfarande kommer drivmedel att utgöra den viktiga basen för avsättning av biogasen, menar Mattias.

#### **Bilindustrin verkar inte vara så sugen på att producera biogasbilar. Vad gör biogasbranschen åt det?**

– Där har vi en utmaning. Ibland känner jag att jag är mer bilförsäljare än vad bilförsäljarna själva är. Kunskapen ute hos bilhandlarna är skrämmande låg. Flera av de större aktörerna samarbetar därför för att utbilda dem och jobba tättare med dem.

– Men jag tror att det kommer mer och mer i Europa. Nu när tyskarna har tagit bort en del av subventionerna för att producera el har det blivit mycket mer intressant att uppgradera gasen och då tror jag att efterfrågan och medvetenheten hos biltillverkarna kommer att öka.

#### **Många hävdar att ni varit dåliga på att marknadsföra biogasen som fordonsbränsle i Sverige.**

– Man önskar alltid att man nådde fram bättre. Men samtidigt är vi förhållandevis små i den branschen som vi verkar.

Länge var biogas som drivmedel ett självklart val för miljövänner, men idag är det istället eldrift som beskrivs som klimatets räddare. Men det kan vara bra, menar Mattias.

– Det har varit lite nyttigt för oss att inte vara politikens gunstling, som vi varit i många år. Det har varit ett bryskt uppvaknande att det är annat som finns på politikens näthinna. Då är det viktigt för oss att kliva fram och det tycker jag att vi har gjort bra det sista året.

Andra fossilfria drivmedel ses dock inte som ett hot, menar Mattias.

– Vi i länet är ganska duktiga på att genom Östgötautmaningen samla alla förnybara drivmedelsaktörer under ett paraply. Där finns till exempel vi, Agro-etanol och Energifabriken som jobbar med HVO. I det forumet tycker jag att vi lyckats kraftsamla väldigt bra.

Det gäller även på nationell nivå.

– Jag känner att vi jobbar mot ett gemensamt mål, att uppnå fossiloberoende transportsektor till 2030.

– Det är diesel och bensin vi ska utrota, inte varandra. ■

TEXT: KARIN JÖNSSON, AVFALL SVERIGE

”Vi jobbar mot ett gemensamt mål, att uppnå fossiloberoende transportsektor till 2030.”