

# Sådant hus sådan bil

**AB Friendly Building** och **Ingrid Westman** bygger energisnåla hus, med laddstolpar. Självklart kör hon Tesla mellan byggprojekten.

TEXT: MIKAEL STJERNA ■ FOTO: PATRIK LINDGREN

**F**ör fyra år sedan grundade Ingrid Westman ett nytt byggbolag, Friendly Building. – Vi var då, och är fortfarande, en uppstickare i branschen. Vi bygger skolor, radhus och flerfamiljshus som är energisnåla. Men jag brukar inte marknadsföra miljöegenskaperna särskilt hårt. Folk tror att det är något konstigt med husen. I stället blir det som en glad överraskning när de upptäcker att husen inte kostar något att värma, berättar Ingrid Westman.

Man brukar kalla de energisnåla husen för passivhus, men i dag leder termen till fel slutsatser.

– De senaste husen med solceller på taken kallar vi plushus. De ger ett överskott av energi. I dag sätter vi alltid upp en laddstolpe utanför våra hus. Husen värmer inte bara upp sig själva, dessutom genererar de så mycket

extra energi att man kan ladda en elbil. Om fem år tror jag elbilar är vanliga, säger Ingrid Westman.

**VILKET OSÖKT** leder oss in på hennes egen tjänstebil – en Tesla Model S 70.

– Jag leasar den sedan i somras, och det är en helt ny upplevelse. Förr hatade jag bilar. Jag tyckte inte om att åka till verkstäder och bensinstationer. Men min Tesla känns inte som en bil, den är mer som en liten dator. Den uppdaterar sig själv. När jag köpte den kunde den inte köra själv. Men nu har Tesla laddat ner ny mjukvara så nu kan den både köra och parkera själv. Nedladdningarna görs på natten, på morgonen när man startar bilen har det uppdaterats. Det gör ju också att bilen inte åldras lika snabbt som en konventionell bil. Jag menar, det är ju sällan bilens hjul eller blinkers som moderniseras, det är ju bilelektroniken som ändras.

**Var det svårt att ställa om vanorna och bli en elbilist?**

– Absolut inte. Det är ju lättare att ladda en elbil på natten än att köra och tanka en bensinbil. Dessutom är den väldigt lättkörd, den håller ju reda på räckvidd och var man kan ladda.

**Har du någon gång känt oro för att du ska bli stående?**

– Ärligt talat har det hänt en gång. Jag kör ofta till Örebro, och en gång hade jag glömt ladda på natten. Då fick jag slå av på takten i Eskilstuna och snålköra för att batteriet skulle räcka till laddstationen i Örebro. Bilen räknade själv ut vad som krävdes. På bildskärmen kunde jag läsa att om jag höll 60 km/h så skulle jag klara mig till Teslas nästa snabbbladdare.

En annan gång blev Ingrid Westman uteläst. Bilen låser och öppnar dörrarna helt automatiskt.

► I Tyresö håller Friendly Building på att bygga 76 små, energisnåla ungdomslägenheter. Ingrid Westman behöver inte ladda sin Tesla, den klarar sig med ett kvällsmål i dag.



## FRIENDLY BUILDING

Friendly Building startades 2012 av Ingrid Westman, men ambitionen att erbjuda billiga och energisnåla byggnader med bra design. Det började med villor, men i dag fokuserar man på lägenhetshus samt radhus och skolor. Kostnaderna hålls nere genom att byggelement byggs i fabrik i Polen. Därigenom kapas spillet, dessutom är materialkostnaden betydligt lägre i Polen än i Sverige.



– Men en gång, när jag kom tillbaka till bilen efter en lång lunch, så öppnade sig inte dörrarna automatiskt. Vad sjutton är det nu, tänkte jag, och började leta efter bilnyckeln. Då kom jag på att nyckeln låg i portföljen, inlåst i bilen. Och när jag hade varit borta så länge låste bilen sig själv. Jag fick ringa Teslas hjälppnummer och blev kopplad till en växel i USA, där man ställde några kontrollfrågor. Sedan öppnade de bilen åt mig på distans, berättar Ingrid Westman.

Förutom dessa incidenter har elbilslivet varit odramatiskt för Ingrid Westman. Bilen har ett batteri på 70 kWh som laddas i hemmet till 80 procent, varje natt. Då blir räckvidden 32 mil om man kör försiktigt.

– Det är för att spara på batteriet jag undviker fulladdningar. Men ska jag köra långt laddar jag förstås till 100 procent, och då klarar bilen 40 mil. Sedan går det snabbt att toppa batteriladdningen. Jag stannar till vid en snabbkaffebaren och tar en kopp kaffe eller skickar det där mailet som man inte har hunnit med, förklarar Ingrid Westman.

**Händer det aldrig att du får vänta på din tur på laddstationerna?**

**"Leasingkostnaden är hög, 9 000 kronor per månad i tre år, men å andra sidan har jag väldigt låga drivmedelskostnader."**

– Nej, vi Tesla-ägare är fortfarande för få. Om det råkar vara en till Tesla-ägare på laddstationen blir jag glatt överraskad. Då brukar vi stå och snacka om Tesla-ägandet, det är bara roligt, säger Ingrid Westman.

Omgivningen reagerar väldigt positivt på elbilsägandet.

– Folk hejar på mig och många vill titta närmare på min Tesla. Folk ler mot en, det är ju inte på det viset om man kör en Volvo. Jag tycker det är roligt och jag gillar ju min Tesla, så jag kan ärligt berätta vad jag tycker om den. **Tesla är ingen billig bil. Är det inte en dryg extra kostnad för ditt företag?**

– Leasingkostnaden är hög, 9 000 kronor

per månad i tre år, men å andra sidan har jag väldigt låga drivmedelskostnader, nästan inga alls faktiskt. Så jag tror att det jämnar ut sig.

**Men det var inte ekonomin som gjorde att du köpte en Tesla, eller hur?**

– Nej, det var först och främst mitt miljöintresse. Och så gillar jag att Tesla sticker upp och gör saker annorlunda än vanliga biltillverkare. Man utmanar konventionerna, det som har setts som sanningar i bilindustrin. Det är lite så jag själv fungerar i min bransch. Byggindustrin är inte intresserad av passivhus, men jag visar att det går att bygga billigt, snyggt och energisnålt. ■