

Redan 1998 bytte förvaltningen på Norra kyrkogården i Lund ut den första, bensindrivna trucken till en eldriven. Idag är samtliga arbetsfordon eldrivna – en vinst både för miljön, personalens arbetsmiljö och besökarnas välmående.

Elfordon med sting

text: Florence Oppenheim foto: Lena M Fredriksson



Kyrkogårdsarbetaren Justin Okeeffe och hans kollegor kör ut nytt singel till gravvårdarna.

NORRA KYRKOGRÅDEN I Lund är en av tolv kyrkogårdar och begravningsplatser i Lunds pastorat inom Svenska kyrkan. Med sina 25 hektar är kyrkogården den största samlade grönytan nära Lunds centrum. En arbetskrävande begravningsplats med stora gravar, till stor del omgärdade av buxbomshäckar och med en singelbelagd yta framför gravstenen – helt enligt den kultur som dominerar i Skåne.

I höst fullbordades alltså skiftet när det allra sista arbetsfordonet med fossila bränslen fasades ut och ersattes med en eltruck. De första eldrivna fordonen som köptes in till Norra kyrkogården var av modellen Mellex, en lite mindre variant som lastar cirka 400–500 kg och som idag mest används för lättare transporter.

– Den är bra att köra men vi kör ju en hel del singel här och behöver ofta kunna lasta mer för att slippa köra flera vändor, säger Bodil Nilsson, arbetsledare på Norra kyrkogården. För några år sedan var det svårare att hitta fordon med större lastförmåga men nu kommer det fler och fler alternativ.

DET ÄR FRAMFÖR allt batterikapaciteten som har blivit bättre enligt Peter Jönsson som är servicechef på Lunds kyrkogårdar. När de eldrivna fordonens lastkapacitet dessutom börjar matcha de bensin- och dieseldrivna truckarna, har valet att byta blivit lättare.

– Vi har tidigare använt oss av Alme-truckar som var svårslagna när det gäller lastkapacitet och funktion. De nya eldrivna fordonen är lika bra och ibland till och med bättre även när det gäller till exempel hyttkomfort. Det finns till exempel möjlighet till bättre värme, stolarna är bekvämare och dämpningen bättre vilket innebär mindre vibrationer, säger Peter Jönsson.

Till fordonsparken har man framför allt köpt in så kallade Maxitruckar som klarar upp till 1 ton, och det senaste tillskottet, Multitruckar, som kan lasta upp till 1,4 ton, med svängbart flak max 1 ton.

– Vi har valt svängbart flak på de flesta av våra eltruckar eftersom vi behöver kunna komma in och svänga skarpt ute vid gravvårdarna. De två senaste inköpta Multitruckarna ligger på runt 400 000



– Här på Norra kyrkogården var vi tidigt ute med att börja använda eldrivna fordon och handmaskiner. Och kyrkogårdsarbetarna här har alltid varit väldigt uppfinningsrika och hittat på egna lösningar, säger Peter Jönsson, som är servicechef på Lunds kyrkogårdar.

kronor per styck. För oss gäller det att hitta en mix av fordon som täcker upp alla våra behov. Det finns inget fordon som täcker allt, säger Peter Jönsson.

LARS ERMAN ÄR reparatör på Norra kyrkogården och en av dem som har jobbat på kyrkogården sedan utfasningen av bensin- och dieseldrivna fordon startade 1998.

– Vi har haft minimalt med fel på de eldrivna fordonen. Ibland kan det vara någon kontakt som inte fungerar, men med kontinuerlig tillsyn, som ju även behövs på andra typer av fordon, är det väldigt få driftsstörningar, säger han.

Batterivatten måste fyllas på en gång per månad, eller var fjortonde dag om fordonet körs väldigt mycket. Lite smörjning förstås, och koll av lufttryck.

– Men vi slipper till exempel byta oljefilter och har blivit av med bensinlukten, säger Lars Erman.

De problem som kan uppstå är vid han-

Justin Okeeffe kör singel med Maxitruckan Stama med svängbart flak – ett fordon som tar max ett ton last.

– Vi byter ut den svampangripna buxbomshäcken mot tujor och lägger på nytt singel. Den här trucken går bra att köra i de smala gångarna. Den vänder på en femöring, det enda är att man får vara uppmärksam på var man har fötterna när man svänger fullt. Att den inte låter eller luktar illa är speciellt bra när man till exempel jobbar nära en urnsättning, säger han.



tering av batterierna. Där gäller samma säkerhetsrutiner som vid hantering av till exempel ett personbilsbatteri.

– Skillnaden är att ett personbilsbatteri är på 60 A, de här batterierna är på 1 000 A. Skulle det hända något blir en eventuell explosion förstås kraftigare. Men det har mig veterligt bara hänt någon enda gång i Sverige genom tiderna, säger Lars Erman.

ETT ARBETSRELATERAT PROBLEM som de har upplevt gäller användningen av Club

Car-fordonen. Där sitter batterierna under soffan, som ibland används för att lägga saker på under körning. Om man inte är noga med att plocka bort alla föremål från soffan när man lämnar fordonet, kan det gå gale.

– När jag ska serva fordonet och lyfter på locket har det hänt att något litet metallföremål som någon glömt kvar ramlar ner på batteriet och orsakar kortslutning. Vi har hårda regler för det här, men det är ändå viktigt att poängtera detta ur säker-

hetssynpunkt, säger Lars Erman.

Batterierna sitter ju fast i fordonet och lossas inte lätt för att bytas ut, som till exempel på en batteridriven handmaskin. Livslängden på batterierna har ökat väsentligt under senare år men de eldrivna truckarna kan inte gå i skarpt läge hela dagen.

– Det innebär att vi måste vara bra på att planera. Det hände häromdagen att en batteriindikator i ett av fordonen började blinka, då har det gått för långt och de är svårare att ladda efter det, säger Lars

Norra kyrkogården har länge haft ambitionen att så långt det är möjligt använda eldrivna fordon och handmaskiner. Här är det förråds-
mannen Dan Pierrou som visar en eldriven säckkärra som kyrkogårdsarbetarna bland annat använder till att köra gravstenar med.

”Många av de som arbetar på Norra kyrkogården är miljömedvetna, vilket förstås har underlättat skiftet till elfordon.”



En eldriven Microtruck som förråds-
mannen och andra kyrkogårdsarbetare använder för att köra ut små handverktyg och liknande.



Erman. De behöver laddas i åtta timmar, och när man väl har påbörjat en laddningscykel är det viktigt att den kan fullföljas för att inte försämra batteriets livslängd. De batterier vi har här har hållit bra i fem år.

MÅNGA AV DE som arbetar på Norra kyrkogården är miljömedvetna vilket förstås har underlättat skiftet till elfordon. Man har helt enkelt haft tålamod under inkörningsperioden, utan att för den skull sänka kraven på funktion och arbetsmiljö.

– Elfordonen är tystare, har betydligt mindre vibrationer och luktar inte. Det gynnar inte bara miljön och våra medarbetares arbetsmiljö utan också besökarnas upplevelse av kyrkogården, säger kyrkogårdschefen Maria Lindberg.

Totalt har Norra kyrkogården i Lund åtta elfordon i sin fordonspark i dagsläget.

Bodil Nilsson är arbetsledare på Norra kyrkogården.

– Elfordonen har gjort mycket för arbetsmiljön. Inte minst när det gäller vibrationer. Det var inte ovanligt med nackproblem hos arbetarna när de satt i de gamla truckarna som skakade en hel del vid körning, säger hon.

