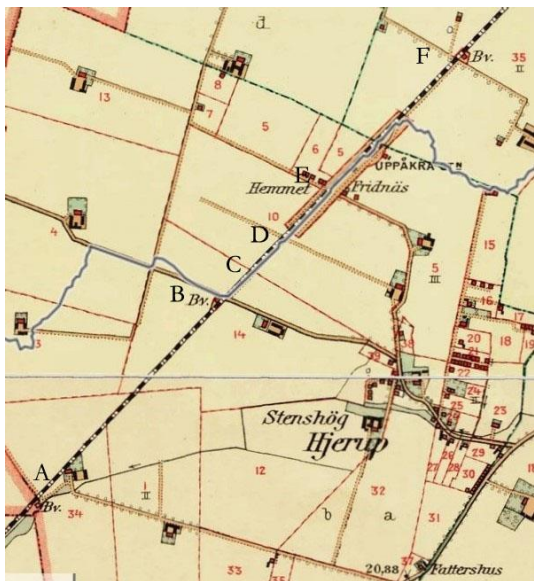


## Järnvägens passager i Hjärup.



När järnvägen kom till vår by år 1856 var den välkommen. På kartan från 1910-talet kan det räknas till sex passager över järnvägen, märkta A – F.

När järnvägen kom delades byn i två delar. Det var inget problem att passera över järnvägen, även om man ibland fick vänta på att ett tåg skulle passera.

Det ansågs vara för många passager på sträckan så det beslutades att passagera A, C, D och E skulle stängas. Då reagerade bl.a. Coyetgården, Hjärup 10 och Hjärupslunds gård eftersom de hade mark att bruka på båda sidorna av järnvägen. Blev dessa passager stängda betraktades det som en betydande olägenhet för de gårdarna. Förhandlingar inleddes och resulterade i att ingen gård hade mark att bruka på båda sidor av järnvägen.



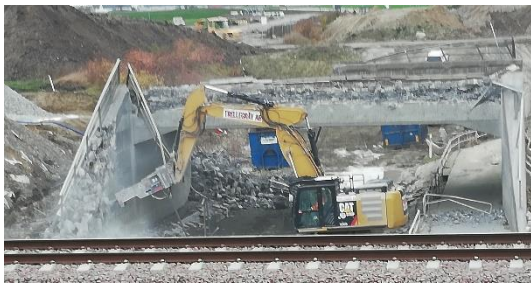
**Passage A** fanns vid Coyetgården. År 1862 byggdes banvaktsstugan, som i SJ's register benämns Nr 335 Svanetorp, och den tillhörde Åkarps stationsområde. Här fanns två grindar som sköttes av banvakten. När ett tåg skulle passera stängdes grindarna för de som skulle passera över järnvägen.



**Passage B** fanns vid Lommavägen. Där fanns banvaktsstugan Nr 336 Hjärup och som byggdes år 1874. På bilden står banvakten Johan Andersson som tredje person från vänster och hans hustru Anna är kvinnan längst till höger. Här fanns också grindar liksom vid passage A. SJ började omorganiseras och yrket banvakt var försvunnet kring år 1960. Här ersattes grindarna vid passagen av ljus- och ljudsignaler. Nästa steg var att passagen kompletterades med järnvägsbommar.



År 1997 byggdes tunnel under järnvägen. Bilden är tagen från väster år 2019. Projekt 4-spår Lund-Malmö startade hösten 2017. Det innebär att spåren här skulle sänkas till en nivå i höjd med tunnelns vägbana. Tunneln skulle därför rivas och ersättas av en bro över järnvägen.



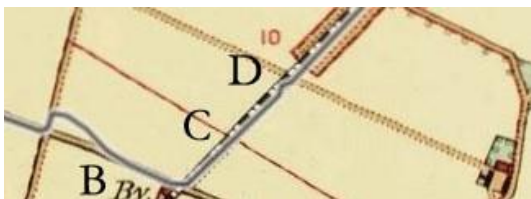
Det byggdes en tillfällig bro vid Wragerupsvägen som blev klar i februari 2019. Lommavägen stängdes av och tunneln kunde rivas. Det arbetet påbörjades den 5 november 2020 och hade två huvudmoment. Det första var att hacka, eller som det heter bila, i betongen. Det andra var att använda ett verktyg för att bryta loss betong, krossade den och separera den från metall.



Efter sju arbetsdagar såg det ut som på bilden. Längst ner till höger har samlats metall. Därefter betong som ännu inte krossats, sedan en del av tunnelns ännu inte rivna vägg. Den ljusgrå högen uppe till vänster är krossad betong. Allt återvinns. Den krossade betongen kan användas inom byggområdet som underlag till provisoriska vägar.



Det finns idag ingen skiss på hur den nya bron skall se ut men bilden ger en uppfattning om hur det planerats. Det skall bli en separat gång- och cykelbana parallellt med vägbanan över bron.



**Passagera C och D** användes i huvudsak av gården Hjärup nr 10 som fanns där Bonumhusen finns idag. Vägen vid D utgick från gården. Dessa passager stängdes efter att det förhandlats fram en lämplig lösning för de inblandade.



**Passagen E** är vid stationsområdet. Gården i bildens högra nederkant är Hjärupslund. På passagen hade lagts trä mellan och i höjd med spåren så att det gick att korsa järnvägen till fots och med fordon. På västra sidan av järnvägen finns idag en del av vägen kvar men resten togs bort när Televerket etablerade sig där Studio S, förskolor och hunddagis nu har verksamhet.



Bilden av stationsområdet är tagen år 1971. Stationshuset syns till höger. All av- och påstigning skedde via perrongen i mitten. Det fanns inga bommar eller signaler som varning till de som skulle passera spåren på väg till eller från perrongen.



I samband med att perrongerna byggdes om för att anpassas till Pågatågen byggdes också en tunnel under järnvägen. Nu kunde vi ta oss till och från perrongerna på ett säkrare sätt än att gå över spåren. På andra sidan tunneln fanns ....





.... stationens västra uppgången som ledde till Jakriborg och tågen mot Lund.



Projektet 4-spår innebar bland annat att vår station stängdes och ersattes av en tillfällig station söder om den befintliga. Den tillfälliga station togs i bruk i augusti år 2020.



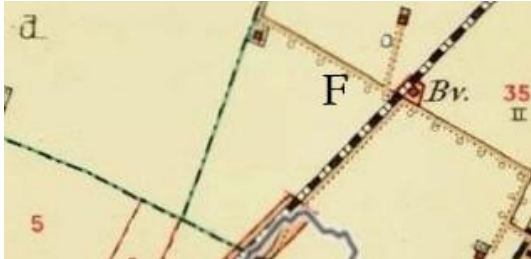
Bilderna nedan är från vänster den tillfälliga stationens Västra ramp, Genomgång och Östra ramp.



Detta är en tidig skiss på hur den planerade passagen vid den nya stationen skulle se ut.



Till höger på den förra bildens nederkant syns rampen som går mellan perrongen och Jakriborg. På bilden till vänster, tagen i februari 2021, syns att utfallet stämmer väl överens med planen. Brons profil blir dock annorlunda än den på skissen.



**Passage F** fanns vid Wragerupsvägen. Där fanns banvaktsstugan Nr 335 Uppåkra och en passage liknande den vid Coyetgården. Här blev också ljus- och ljudsignaler



Ungefär samtidigt som det blev en tunnel under järnvägen vid Lommavägen byggdes det också en tunnel här. Bilden är tagen från väster år 2020. Där bilden är märkt ! syns en del av vägen som anslöt till Wragerupsvägen innan tunneln byggdes. Spåren skall också vara nedsänkta här och tunneln revs samtidigt och enligt samma princip som den vid Lommavägen.



Det finns ingen skiss på hur den nya bron skall se ut men bilden ger en uppfattning om hur det är tänkt.

Här syns också hur det är planerat att Lars väg svänger söderut. Efter ett par hundra meter ansluter den till Banvallsvägen



Vid F byggdes en tillfällig bro som ersättning för tunnelarna som skulle rivas. Bron togs i bruk i februari år 2019.

#### Referenser:

K G Hansson och Nils Gunnar Nilsson  
Foto utöver mina egna  
Banvaktsstugor – Banvakt.se  
Översiktsskisser – Banverket  
Stationsbyggnaden från 1971 – Sveriges Järnvägsmuseum  
Uppgången till Jakriborg – Börje Lindgren

Hjärup 210306  
Lars Fridh