

Nr 136

Av herr **Alexanderson m. fl.**, om statsanslag till en ny bro mellan Stockholm och Lidingö.

(Lika lydande med motion nr 164 i Andra kammaren)

För trafiken mellan Stockholm och Lidingö står till förfogande en enda broförbindelse. Den nuvarande Lidingöbron togs i bruk 1925, och dess kapacitet svarar icke alls mot den trafik, som i dag måste fram över densamma. 1925 hade staden Lidingö ett invånarantal av cirka 10 000, i dag är motsvarande siffra över 29 000. Ingen tillnärmelsevis lika stor svensk stad torde för sin förbindelse med omvärlden vara beroende av en enda bro. Det gäller här också en stad, vars förortskaraktär medför, att dess yrkesverksamma invånare till den alldeles övervägande delen har sitt arbete i Stockholm och sålunda dagligen färdas i båda riktningarna över bron.

När bron uppfördes, var det icke möjligt att förutse den utveckling, som Lidingö under senare år genomgått och i dag står inför. Än mindre kunde man förutse den enorma ökningen av biltrafiken. Bron var dock på sin tid landets största brobygge, och dess uppförande har för Lidingös invånare betytt mycket stora ekonomiska bördor. I början av 1950-talet byggdes brobanan ut för dryga kostnader, men det tillskott i kapacitet, som detta medförde, var relativt obetydligt och är helt taget i anspråk. En fortsatt utbyggnad är icke möjlig.

Bron är även efter nämnda tillbyggnad endast tvåfilig. Över densamma går icke endast alla slags biltransporter jämte lidingöbanornas persontrafik utan även järnvägstransporter med gods- och tankvagnar för Aga och andra industrier i Lidingö. Den spårbundna trafiken går inne i bilfilerna.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade 1953 efter slutförandet av den ovannämnda tillbyggnaden i hänvändelser till städerna Stockholm och Lidingö, att det stod klart, att en mera kapacitetsstark trafikförbindelse än den nuvarande förr eller senare måste komma till stånd mellan Stockholm och Lidingö och att en sådan ny broförbindelse borde förläggas i nära anslutning till den nuvarande bron. En för de båda städerna gemensam delegation har därefter sysslat med brofrågan, och i början av 1960 framlades en principutredning i form av en »PM angående Lidingöbrons nuvarande och framtida trafikförhållanden» (bilaga). Såsom framgår av denna (sid. 2) har utredningsmännen funnit, att den nuvarande bron

praktiska kapacitet ligger strax under 1 500 bilar/tim. Redan hösten 1959 har vid rusningstid — såsom framhålles av utredningsmännen — observerats en biltäthet av 1 670 bilar/tim. Utredningsmännen har vid beräkandet av den praktiska kapaciteten utgått från att antalet tåg på linjerna 20 och 21 inte ökas. En förtätning av den kollektiva trafiken och särskilt den spårbundna torde emellertid snart vara ett trängande behov. Brons praktiska kapacitet för biltrafiken kommer då att sänkas under den av utredningsmännen förutsatta.

Enligt utredningsmännen innebär det nuvarande läget »att minsta störning i framkomligheten medför långa köbildningar, som behöver lång tid att lösa upp sig. Under sådana perioder blir naturligtvis framkomligheten för utryckningsfordon och kollektiv trafik starkt försvårad, samtidigt som risken för en totalblockering av trafikleden genom olycktillbud snabbt ökar». Ingen alternativ förbindelse av än så blygsam karaktär står till förfogande vid ett sådant tillfälle. Det må också framhållas att risken för en blockering liksom svårigheten att lösa upp en sådan ökas genom blandningen i samma fil av både biltrafik och spårbunden trafik. Lidingö saknar exempelvis sjukhus, och olycks- och sjukdomsfall måste transporteras genom Stockholm till länslasarettet i Mörby eller till något sjukhus i Stockholm.

Vi vill vidare understryka, att ett dröjsmål med byggandet av en ny bro med hänsyn till de redan nu besvärliga trafikförhållandena måste leda till att bostadsbyggandet i Lidingö bromsas. Staden kan då icke i avsedd omfattning deltaga i aktionsprogrammet för bostadsproduktionen i Storstockholm. Det har vid prövningen av nya stadsplaner försports en viss tveksamhet från vederbörande statliga myndigheters sida med anledning av brofrågans läge. Samtidigt ökar efterfrågan på bostäder från lidingöbornas sida. Den 1 januari 1957 var 2 684 bostadssökande lidingöbor anmälda hos bostadsförmedlingen och av dem saknade 1 303 egen bostad. Den 1 oktober 1960 hade antalet anmälda lidingöbor stigit till 3 328, av vilka 1 712 saknade egen bostad. Kategorien »ensamstående utan egen bostad», som till alldeles övervägande delen utgöres av ungdom, omfattade vid sistnämnda tidpunkt cirka 1 440 anmälda lidingöbor. Hela antalet till förmedlingen anmälda bostadssökande utgjorde den 1 oktober 1960 4 887. Därest bostadsproduktionen i Lidingö bromsas, kommer inom kort bostadssökande lidingöbor att få hänvisas till Stockholm eller andra förorter än Lidingö, vilket i båda fallen betyder, att de skall konkurrera om det ytterligt knappa utrymmet för bostadssökande stockholmare.

Beträffande den nya brons kapacitet, preliminära kostnadsberäkningar m. m. får vi hänvisa till bilagda principutredning. Sedan denna nu verkställt, bör projekteringen av bron påbörjas omedelbart, så att icke dess uppförande fördröjes. Ett företag av denna storleksordning kommer att ta avsevärd tid. Härtill bidrager, att även tillfartslederna på ömse sidor måste

upprustas. Även om projekteringen igångsättes omedelbart, kommer sålunda avsevärda trafiksvårigheter att uppstå och bestå under åtskilliga år.

Att leden är av den karaktär, att den skall uppföras med bidrag av bilskattemedel, är klarlagt redan genom kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovannämnda hänvändelse till de båda städerna. Det hittills utförda utredningsarbetet har också planerats efter anvisningar av styrelsen. I den i dagarna av styrelsen fastställda fördelningsplanen för perioden 1961—1965 har emellertid styrelsen icke ansett sig kunna upptaga anslag för den nya Lidingöbron.

Därvid kan det dock icke få stanna. Det anslag det här gäller föreslås för budgetåret 1961/62 uppräknat med 40 000 000 kronor just för täckande av de behov, som gäller trafiklederna i tätorterna. Det bör då finnas utrymme för utförande under budgetåret av projekteringen av en förbindelse, där behovet är så starkt motiverat som fallet är med den nya Lidingöbron. Det har under senare år i flera fall varit möjligt att ställa medel till förfogande för omfattande broföretag, vilkas angelägenhetsgrad snarast varit mindre än Lidingöbrons. I fråga om såväl Skurubron som de nya Tjörnbrorna har det gällt trafikbehov, som huvudsakligen motiverats av fritidsbebyggelsens krav, medan det för Lidingöbrons del helt är fråga om nyttotrafik och gäller en medelstor stads livsviktiga förbindelser med omvärlden.

Då det här gäller en bro, som förbinder två kommuner och som enligt fastställd regionplan i framtiden kommer att ingå i den nya roslagsleden, borde det också vara möjligt att använda det s. k. storbroanslaget.

Därest ingen av dessa vägar skulle stå öppen, torde i särskild ordning medel böra ställas till förfogande.

Med hänvisning till vad ovan anförts får vi sålunda föreslå,

att riksdagen vid behandlingen av punkt 16 under VI huvudtiteln, anslaget B 14, Väghållning i städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare: Bidrag till byggande av vägar och gator, beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att medel av nämnda anslag ställas till förfogande för projektering och byggande av ny bro mellan Stockholm och Lidingö samt för därmed sammanhängande utbyggnad av tillfartslederna eller att, därest så ej låter sig göra, medel i särskild ordning ställas till förfogande för detta ändamål.

Stockholm den 24 januari 1961

Erik Alexanderson

Martin Söderquist

E. Birke

Erik Jansson

Bengt Sjönell

Per-Olof Hanson

Valter Åman

Sture Palm

Staffan Hedblom

Hugo Osvald

Ruth Hamrin-Thorell

Carl Albert Anderson

PM angående Lidingöbron nuvarande och framtida trafikförhållanden

Efter överenskommelse mellan Stockholms stads stor-stockholmsdelegation och representanter för Lidingö stad har en gemensam kommitté tillsatts för att utreda frågan om en ny broförbindelse mellan de båda städerna. Kommittén har uppdragit åt överingenjören C. Ehrman och 1:e ingenjören Sven Lundberg att i erforderligt samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens experter göra en förberedande teknisk-ekonomisk utredning om en ny bro.

Nuvarande förhållanden

Biltrafiken över Lidingöbron undergår en ständig ökning under inflytande av dels den ökande befolkningmängden, dels den allmänna höjningen av motoriseringsgraden. Hur mycket trafiken i absoluta tal ökat under 1950-talet framgår klart av bifogade båda tabeller (Bil. 1 och 2). Den ena visar resultaten från de av byggnadskontoret i Lidingö i maj varje år företagna trafikräkningarna, medan den andra visar trafikmängder från oktober månad enligt av gatukontoret i Stockholm gjorda räkningar. I samma tabeller har redovisats antalet invånare på ön vid det närmast räknedagen liggande årsskiftet. Det bör kanske påpekas, att de i de båda tabellerna angivna siffrorna ej innehåller några spårvägståg, vilka under rusningstid kan uppgå till 8—10 trevagnståg per timme och riktning.

Maj-trafiken har under perioden 1951—1959 ökat cirka 2,7 gånger räknat på dagstrafiken klockan 7—20, medan maxtimtrafiken ökat något mer — 3,1 gånger — innebärande en något ojämnare och med hänsyn till brokapaciteten ogynnsammare trafikfördelning under dagen. Oktobertrafiken uppvisar samma tendens ehuru ökningen är något mindre — 2,4 respektive 2,7 gånger. Under samma tidsperiod har antalet invånare på ön ökat med cirka en tredjedel från cirka 21 000 till cirka 28 000. För motoriseringsgradens ökning är det svårare att få fram en speciell siffra för Lidingö. Man har dock kunnat konstatera att antalet bilar på Lidingö per 1 000 invånare vissa år under 1950-talet varit ungefär lika stort som i Stockholm, varför man torde ha rätt att antaga att den relativa biltillväxten i Lidingö är minst lika stor som i Stockholm eller cirka 2,5 gånger under 1950-talet.

Vad som med hänsyn till framkomligheten på bron är av största betydelse är dock utvecklingen av maxtimtrafikmängderna och deras förhållande till bronns beräknade kapacitet. De i tabellen angivna mängderna för maxtimtrafiken är dock inte de största under året utan torde inträffa dels i början av juni, dels vid månadsskiftet september—oktober. För den senare perioden gjordes under år 1959 en särskild undersökning, som visade

att under nio på varandra följande vardagar (exkl. lördag och söndag) uppgick maxtimtrafiken i en riktning i medeltal till 1 410 bilar med fyra värden över 1 500 och absoluta maximum vid 1 670 bilar. Trafiken i motsatt riktning uppgick i medeltal till cirka 30 procent av mest belastad riktning. Alla siffror exkluderar tågtrafiken.

Om man för beräkningen av den nuvarande brons absolut största möjliga kapacitet utgår från det för en enkel körfils teoretiskt möjliga kapacitetsvärde på 2 000 bilar per maxtimme och endast gör den reduktion av denna som är betingad av den begränsade körbanebredden och bortser från den kapacitetsnedsättning som man normalt brukar räkna med för närheten till räcke (se IVA: Gators och vägars kapacitet) får man en teoretisk filkapacitet på cirka 1 900 bilar/tim. Härifrån skall dessutom dras den del av brokapaciteten som förbrukas av spårvägstågen och som torde kunna sättas till cirka 100 bilar/tim. Teoretiskt möjlig bilkapacitet för den fria brosträckan blir då under förutsättning att antalet tåg inte ökas cirka 1 800 bilar/maxtim mot nu redan observerade 1 670. Man brukar dessutom räkna med att den praktiska kapaciteten understiger den möjliga med cirka 20 procent. I detta fall skulle alltså den praktiska ligga strax under 1 500 bilar/tim.

Denna balansering av trafikmängderna under rusningstid inom intervallet mellan praktisk och teoretiskt möjlig kapacitet innebär att minsta störning i framkomligheten medför långa köbildningar som behöver lång tid att lösa upp sig. Under sådana perioder blir naturligtvis framkomligheten för utryckningsfordon och kollektiv trafik starkt försvärad samtidigt som risken för en totalblockering av trafikleden genom olyckstillbud snabbt ökar.

Trafikförhållandena vid de båda brolandfästena inverkar naturligtvis även på olika sätt på brons kapacitet. Vid Ropsten är det företrädesvis korsningarna mellan den mot Lidingö riktade trafiken och spårvägslinje 10, som är hindrande, jämte strömmarna av omstigande trafikanter, medan vid brogrenen vid Torsvik både korsningarna med lidingöbanorna och för stockholmsriktad trafik hopfasningen av tvenne trafikströmmar minskar framkomligheten.

En faktor som alldeles speciellt kan tänkas påverka den fortsatta utvecklingen av brons trafikmängder är fördelningen av personresorna mellan Lidingö och Stockholm på olika trafikmedel. Rent allmänt befinner sig den kollektiva trafikens andel av persontransporterna i sjunkande. Det gäller i hög grad länder som är mer motoriserade än vårt men tendensen är fullt klar även i Stockholm (se bl. a. tidskriften *Svensk lokaltrafik* nr 1/60). För den tid som omfattas av Stockholms trafikprognos av år 1956 (Stockholms stads stadskollegiums utlåtanden och memorial, bihang nr 49/1956) räknar man dock med att persontransporterna mellan ytterstad och innerstad i stort sett skall till lika delar ombesörjas av kollektiva och individu-

ella trafikmedel, vilket dock innebär att de nuvarande förhållandena under rusningstid, då 70—80 procent av resorna ombesörjs av kollektiv trafik, skall i stort sett bestå. För lidingötillfarten till Stockholm är förhållandena dock ganska betydligt avvikande från detta genomsnitt. Om man gör antagandet att varje bil i genomsnitt transporterar 1,3 personer, utgjorde den kollektiva trafikens andel i oktober år 1951 cirka 67 procent av hela dygnets resor, vilken andel år 1958 sjunkit till cirka 45 procent. För majtrafiken utgjorde siffrorna 1951 och 1958 respektive 64 procent och 42,5 procent. Men medan den kollektiva trafikens andel av rusningstidens trafik i andra infartsriktningar i huvudsak bibehållits på samma nivå genom åren, så har i lidingöriktningen den kollektiva trafikens andel även under rusningstid sjunkit ganska mycket. För en genomsnittlig maxtimme i oktober utgjorde den kollektiva trafikens andel år 1951 cirka 70 procent, vilket värde år 1958 sjunkit till 53 procent. För majtrafiken utgjorde motsvarande tal 69 procent och 53,5 procent. Det förutsattes att denna utveckling på något sätt kan vändas för att den i fortsättningen använda prognosmetoden skall ha giltighet, då den förutsätter en sådan standard och attraktivitet hos de kollektiva trafikmedlen att cirka 50 procent av hela dagens persontransporter i genomsnitt ombesörjs av dessa. Det torde nämligen inte på längre sikt finnas anledning att förutsätta en större procentuell andel enskild trafik från Lidingö än från andra infartsriktningar mot Stockholm. Vidare torde kunna ifrågasättas om inte lidingöbanornas kapacitet bättre kan utnyttjas och eventuellt höjas.

I föreliggande utredning har inte tagits ställning till frågan huruvida en tunnelbanegren skall utdragas från Östermalmstorg i riktning mot Gärdet och Lidingö, när denna fråga är föremål för en särskild utredning inom tunnelbanekommittén. Det har dock ansetts vara väsentligt att *möjligheter* finns att i framtiden eventuellt kunna dra fram en tunnelbanegren till Lidingö, vilket även beaktats vid val av planläge för en ny bro.

Beräknad framtida trafik

Diskussionsvis har framkommit att man under den närmaste 10-årsperioden kan få en ökning av antalet invånare med cirka 20 000 från dagens cirka 28 000 till 48 000 invånare.

Om man använder den i Stockholms trafikprognos använda beräkningsformeln skulle man vid en genomsnittlig motorisering av 200 bilar per 1 000 invånare (1959: ca 150/1 000) år 1970 få en biltrafik på cirka 33 000 bilar per dag (kl. 7—20) motsvarande en maxtimtrafik i en riktning av cirka 3 000 bilar, vilket kräver en brobredd med 4 körfiler. Även om man skulle förutsätta att de allt besvärligare trafikförhållandena på den nuvarande bron skulle minska lidingöbornas benägenhet att använda bilen i

sådan utsträckning att, trots en rikligare tillgång på bilar, trafikstringen per invånare inte blir större än den var i maj 1958, skulle brotrafiken om 10 år bli över 25 000 bilar/dag och maxtimtrafiken i en riktning cirka 2 400 bilar/tim.

Om man antar att Lidingös befolkningssiffra under åren 1970—1990 stiger till cirka 70 000 invånare och att motoriseringsgraden samtidigt stiger till cirka 330 bilar per 1 000 invånare, kan brotrafiken beräknas stiga till cirka 53 000 bilar per dag med en maxtimtrafik i en riktning på 4 800 bilar/tim för vilket erfordras en körbana med sammanlagt 6 körfiler. Om man vid denna tidpunkt dessutom måste räkna med den i regionplanen antydda Bogesundsleden synes trafiken över Lidingöbron komma att öka med ytterligare 15 000—20 000 bilar per dag till cirka 70 000. Denna trafikmängd torde motsvara en maxtimtrafik på cirka 6 300 bilar per timme i mest belastad riktning för vilket den sexfiliga brosektion av låg trafikteknisk standard som skisserats i utredningen knappast kan vara tillräcklig utan fordrar en utbyggnad till åtta körfiler.

Bron

Den *nuvarande* Lidingöbron, som har en körbanebredd om 6,9 meter och på vardera sidan ett utrymme (2,8 m) för gång- och cykeltrafik, är — enligt vad civilingenjör S. Sabelström vid Stockholms hamnförvaltning under hand meddelat — i ett så gott skick att den med ett normalt underhåll kan förutsättas bestå decennier framöver. Den representerar ett stort realvärde och bör naturligtvis utnyttjas så länge som möjligt. I föreliggande förslag har därför förutsatts att i första byggnadsetappen såväl den spårbundna trafiken (Lidingöbanan och godsspårstrafiken) som gång- och cykeltrafiken framföres på den nuvarande bron.

För den *nya Lidingöbron* har valts ett sådant planläge, öster om den nuvarande, att lämpliga anslutningar kunnat erhållas och att förutsättningar finns för eventuell framtida breddning och för byggandet av en eventuell tunnelbanebro. Den segelfria höjden är 12,5 meter.

Det föreliggande förslaget visar en första utbyggnad med en totalbredd mellan räcken om 24,0 meter, vilket möjliggör antingen en fyrfilig körbana med väggrenar av god trafikteknisk standard eller en relativt trång sexfilig indelning av brobanan. Det synes emellertid som om denna brosektion skulle kunna täcka Lidingös trafikbehov under en period av 20—25 år efter bronns tillkomst — förutsatt att denna byggs under 1960-talet.

Vid den nu gjorda approximativa kostnadsberäkningen för en ny bro med en total längd om 705 meter och en effektiv brobredd om 24,0 meter i första byggnadsetappen har förutsatts en kontinuerligt upplagd stålbalkbro med betongfarbana. Antalet spann är 14 och maximala spannvidden 55 meter.

Med hänsyn till de dåliga grundläggningsförhållandena (djupet under medelvattenytan till berg varierar mellan 50 meter och 25 meter; vattendjup 15—22 meter; mellanliggande lager består i huvudsak av lera (gyttjig) och längst ner vid berget ett tunt lager grus och pinnmo) torde en stålkonstruktion med sin låga egenvikt och dess enkla montering innebära vissa fördelar framför en bärande betongkonstruktion. Härtill kommer att en stålkonstruktion även är lättare att i framtiden bredda, om så skulle visa sig erforderligt.

När det blir aktuellt att bygga en ny Lidingöbro, bör en allmän pristävlan utlysas, dels med hänsyn till brobyggets storleksordning, dels för att få fram den just då mest moderna och ekonomiska konstruktionen.

Tillfarterna på stockholmssidan

De preliminära förslag till dels en breddning av Lidingövägen, dels utbyggnad av en helt ny trafikled norr om stadsdelen Hjorthagen, vilka uppgjorts inom Stockholms stads stadsbyggnadskontor och vilka legat till grund för kostnadsuppskattningarna, kan utbyggas på olika sätt vilkas uppdelning i etapper i tidshänseende huvudsakligen blir beroende på den spårbundna trafikens framtida ordnande vid tidpunkten för öppnandet av en ny bro. Det synes dock vara möjligt att bygga ut Lidingövägen till sådan kapacitet att den åtminstone till att börja med svarar mot ett fyrfiligt utnyttjande av den nya bron. Den s. k. Hjorthagsleden förutsätter att Rådmanleden är utbyggd och är i förslaget till trafikledsplan för Stockholm förutsatt bli byggd i sista tidsskedet.

Tillfarterna på lidingösidan

Brotrafiken torde under en första etapp fördelas med cirka 1/3 på Norra Kungsvägen och 2/3 på Stockholmsvägen. För den förra har därvid skisserats att den ena av ett slutstadiums båda tvåfiliga tunnlar skulle byggas genom Torsviksberget för anslutning till Norra Kungsvägen vid Islinge på ny viadukt över Norra banan.

För Stockholmsvägen torde trafikmängderna bli så stora att, även om det nuvarande förslaget omarbetas till en sexfilig led men med bibehållande av diverse plankorsningar och störande fotgängarkorsningar, vissa svårigheter kommer att uppstå att ta hand om trafiken. Det torde bli nödvändigt att göra en specialundersökning rörande möjligheterna och konsekvenserna av att ytterligare öka Stockholmsvägens kapacitet jämfört med den i generalplaneskissen för Lidingö antydda möjligheten att dra en ny trafikled söder om stadsdelen Herserud från broförgreningen till Södra Kungsvägen vid Baggeby.

Sammanställning av preliminärt beräknade kostnader för ny Lidingöbro och dennas tillfarter

I Stockholm:

	1:a etapp Mkr	2:a etapp Mkr
Lidingövägen, delen Valhallavägen—Tegeluddsvägen	8,4	
Tegeluddsvägen—Ropsten (inkl. uppfarter till ny Lidingöbro)	10,9	
Hjorthagsleden, delen Valhallavägen—Värtabanan		5,8
Värtabanan—Ropsten (inkl. uppfarter till ny Lidingöbro)		36,2

Lidingöbron,

bron över vatten. (Kostnaden för en ev. förortsbanebro ingår ej. Kostnaden för en dylik har uppskattats till ca 15,0 Mkr. Skall denna kompletteras med cykel- och gångbanor ökas kostnaden till ca 20,0 Mkr)	38,0	20,0
tillfarterna vid Torsvik	5,0	4,0

I Lidingö:

Norra Kungsvägen, delen Lidingöbron—Dalängen	2,6	2,0
Stockholmsvägen, delen Lidingöbron—Vasavägen	2,0	
Totalt	66,9	68,0

Kostnadsfördelningen mellan Stockholm och Lidingö blir, om jurisdiktionsgränsen förutsätts ligga mitt i vattendraget och att kostnadsgränsen sammanfaller med denna:

1:a etappen: Stockholm	$(8,4 + 10,9 + 19,0) =$	38,3 Mkr
Lidingö	$(19,0 + 5,0 + 2,6 + 2,0) =$	28,6 »
2:a etappen: Stockholm	$(5,8 + 36,2 + 10,0) =$	52,0 »
Lidingö	$(10,0 + 4,0 + 2,0) =$	16,0 »

Kostnaderna för tillfarterna på stockholmssidan enligt Stockholms stads gatukontors beräkningar december 1958. Lidingösidan enligt Lidingö stads byggnadskontors beräkningar i april 1959.

Stockholm den 11 februari 1960

(Carl Ehrman)

(Sven Lundberg)

Majtrafiken på Lidingöbron (p + l + b + mc: kl. 07—20)

År dag	Summa p+l+b+mc kl. 7—20	Kvartstrafik 07.30—09.30 in mot Stockholm Kvartstrafik 16.30—18.30 ut från Stockholm								Max tim.	2 tim. ¹	Inv. 1/1
		07.30 16.30	07.45 16.45	08.00 17.00	08.15 17.15	08.30 17.30	08.45 17.45	09.00 18.00	09.15 18.15			
1951 ut	2 775									475	749	20 444
27/4 in	2 927									407	629	
S:a	5 702											
1952 ut	3 015									590	854	21 206
9/5 in	3 318									562	841	
S:a	6 333											
1953 ut	3 840									686	1 072	21 808
29/5 in	3 852									663	948	
S:a	7 692											
1954 ut	4 606									707	1 132	21 954
28/5 in	4 894									816	1 220	
S:a	9 700											
1955 ut	5 247	126	158	190	234	231	202	162	156	857	1 459	23 116
27/5 in	5 463	107	137	233	232	212	214			891	1 326	
S:a	10 710											
1956 ut	5 733									902	1 546	24 338
25/5 in	6 546	221	204	236	280	213	260	154	98	983	1 666	
S:a	12 279											
1957 ut	6 572	174	223	285	417	204	342	228	224	1 248	2 097	25 347
24/5 in	6 481	156	214	298	317	221	202	154	134	1 050	1 696	
S:a	13 053											
1958 ut	6 974	180	201	266	262	302	251	192	203	1 081	1 847	26 296
23/5 in	7 321	205	242	303	302	273	243	177	127	1 121	1 872	
S:a	14 295											
1959 ut	7 406	233	265	292	302	306	292	241	186	1 192	2 117	27 081
25/5 in	7 840	214	290	340	335	292	260	170	132	1 257	2 033	
S:a	15 246											

¹ 2-timmarssumman utgör åren 1951—1956 maxtimmen + den största av omedelbart föregående eller efterföljande timme, från och med år 1957 maxtimmen + föregående och efterföljande halvtimme.

Oktobertrafiken på Lidingöbron (p + l + b + mc: kl 07—20)

År dag	Summa p+l+b+mc kl. 7—20	Kvartstrafik								Max tim.	2 tim. ¹	Inv. 31/12	
		07.30 16.30	07.45 16.45	08.00 17.00	08.15 17.15	08.30 17.30	08.45 17.45	09.00 18.00	09.15 18.15				
1951 30/10	ut	2 831	61	109	111	154	90	80	72	63	464	740	21 206
	in	2 821	59	94	98	121	131	115	71	74	465	763	
	S:a	5 652											
1952 28/10	ut	2 978	83	95	110	120	161	106	73	77	497	815	21 808
	in	3 111	58	70	134	126	123	155	137	97	541	870	
	S:a	6 089											
1953 27/10	ut	3 436	94	117	165	161	165	118	97	70	609	987	21 954
	in	3 730	78	103	148	185	167	176	102	83	676	1 042	
	S:a	7 166											
1954 26/10	ut	3 985	105	130	168	216	215	172	75	80	771	1 161	23 116
	in	4 210	74	122	189	204	221	179	128	77	793	1 194	
	S:a	8 195											
1955 25/10	ut	4 554	143	167	188	243	264	160	130	127	862	1 419	24 338
	in	4 831	90	167	197	272	275	201	149	92	945	1 443	
	S:a	9 385											
1956 30/10	ut	4 398	134	190	189	222	224	178	175	102	825	1 414	25 347
	in	4 883	103	153	202	216	211	277	130	99	906	1 391	
	S:a	9 281											
1957 29/10	ut	5 100	141	211	208	254	251	184	175	125	897	1 539	26 296
	in	5 670	116	208	256	268	279	261	116	107	1 064	1 611	
	S:a	10 770											
1958 28/10	ut	5 995	192	246	311	313	297	231	158	176	1 167	1 924	27 081
	in	6 850	165	253	345	370	290	295	142	121	1 300	1 981	
	S:a	12 845											
1959 27/10	ut	6 646	191	286	282	308	308	279	165	165	1 184	1 984	28 000
	in	6 940	205	311	331	336	299	245	152	120	1 277	1 999	
	S:a	13 586											

¹ 2-timmarssumman utgör summan av maxtimmen och den föregående och efterföljande halvtimmen.