

Visuellt intrång från Spårtaxisystem

Det visuella intrånget brukar betraktas som en stor nackdel för spårtaxisystem. Beamways har därför optimerat sitt system för att minimera intrånget. Detta har skett på tre sätt.

För det första är Beamways ett hängande system, vilket gör att balkarna sitter på ca 7 m höjd jämfört med 5 m för ett stående system. När man står rakt under balken är då avståndet ca 5,5 m från ögat till balken medans det för ett stående system är ca 3,5 m. Detta gör att balken skymmer ca 60% mer av himlen för ett stående system.

För det andra är tvärsnittet på Beamways balk mycket litet, mindre än för de flesta andra system. Detta påverkar förstås hur mycket balken syns nedifrån. Tvärsnittet påverkar till skillnad från monteringshöjden också hur bred skugga balken kastar på marken. Detta är också en ganska viktig aspekt av intrångsproblematiken.

Slutligen är Beamways system uppbyggt med i huvudsak dubbelriktade banor, vilket gör att det blir färre gator som berörs när man installerar ett Beamwayssystem i en stad, jämfört med ett system med enkelriktade banor.

På de följande sidorna har vi lagt in såväl Beamways som Vectus och ULTras banor i några stadsmiljöer från Linköping. Dessa illustrationer har gjorts av Hans Kylberg (som också ligger bakom filmen Bubbles and Beams). Notera att dimensionerna på ULTras och Vectus balkar och vagnar kanske inte är helt korrekta på grund av bristande underlag, men vi tror att det är ganska nära. Vagnarna är dock i båda fallen av en äldre design, som har ändrats sen bilderna gjordes.



Beamways på Vasavägen i Linköping



ULTra på Vasavägen i Linköping



Vectus på Vasavägen i Linköping



Beamways på närmare håll



ULtra på närmare håll



Vectus på närmare håll



Beamways i modernare bebyggelse



ULTra i modernare bebyggelse



Vectus i modernare bebyggelse