

Halle zastavilo odběr dalších tramvají Stadler TINA

20.08 2026 20:41, Libor Hinčica, Tramvaje

Tramvaj Stadleru s obchodním jménem TINA, jež byla svého času prezentována jako revoluční řešení se 100% nízkou podlahou a otočnými podvozky, budí stále rozpaky. Po problémech v Darmstadtu a Basileji zastavilo přijímání dalších tramvají uvedeného modelu také Halle, a to až do doby, než Stadler vyřeší problémy s podvozky, od nichž se přenášejí vibrace do okolních budov. Tramvaj si v německy mluvících zemích vysloužila nelichotivou přezdívku „Rumpel-TINA“, tedy rachotící TINA.

Halle si objednalo vozy s obchodním jménem TINA v srpnu 2022, kdy byla podepsána smlouva na dodání celkem 56 vozů, z toho 17 v pětičlánkové verzi o délce 45,4 m a 39 v kratším délkovém provedení s 30,4 m. Hodnota zakázky činila cca 168 mil. € (cca 4,1 mld. Kč).

První vůz byl do města převezen dne 6. 12. 2024, přičemž dodávky byly zahájeny delší verzí TINA XL (resp. MGT-XL). První kratší vůz (MGT-M) byl v Halle složen takřka přesně o čtyři měsíce později – přesněji 4. 4. 2025. Dodaná vozidla začala podstupovat zkoušky v uliční síti nejprve v režimu bez cestujících, přičemž již v létě 2025 začala média přetřásat, že tramvaje způsobují příliš velký hluk a nepříjemné vibrace, které se přenášejí do budov. Testy však dále pokračovaly a od 2. 9. 2025 došlo i k zahájení zkušebního provozu s cestujícími, jenž měl trvat celkem tři měsíce.

Dne 19. 2. 2026 pak byla slavnostně uvedena do provozu i krátká verze MGT-M. Tisková zpráva vydaná při této příležitosti nešetřila superlativy a přímo zmíněny byly i podvozky TINA, u kterých výrobce vyzdvihoval jejich plynulou jízdu. Problémy s vibracemi ale stále vyřešeny nebyly. Jak vypátrala lokální média, byla sice TINA pro provoz schválena, avšak pouze podmínečně. Konečné schválení má následovat až po odstranění problémů, přičemž bylo připomenuto, že v Darmstadtu v té době jezdily vozy Stadler TINA na „dočasné papíry“ již třetím rokem.



Dodání prvního vozu ve verzi MGT-XL dne 6. 12. 2024. (foto: HAVAG)

V březnu 2026, kdy již Halle mělo v provozu 9 vozů (z toho pouze jeden v kratší délkové modifikaci MGT-M), vznikla občanská iniciativa *„TINA – so nicht in Halle!“* (tj. *„TINA – takto ne v Halle!“*) sdružující občany, kteří poukazují na problémy, které jsou údajně způsobeny provozem vozidel. Konkrétně byly jmenovány praskliny v budovách, padající předměty, ale i zdravotní potíže. Dne 5. 5. 2026 se se zástupci iniciativy sešlo i vedení dopravce HAVAG a zástupci Stadleru. Město následně k setkání vydalo tiskové prohlášení, jež schůzku prezentovalo jako konstruktivní dialog, v němž bylo poukázáno na to, že je v provozu vozů TINA spatřována *„potřeba optimalizace“*. Iniciativa zareagovala vlastní tiskovou zprávou (vydanou dne 11. 5. 2026), která byla naopak laděna velmi ostře a požadovala okamžité zastavení provozu vozidel.

V Halle se v té době již kromě devíti provozních vozů nacházely i další čtyři tramvaje (všechny ve verzi MGT-XL), jež však dopravce už neuváděl do provozu. Dne 19. 8. 2026 poté lokální média informovala o tom, že byly přejímky dalších tramvají Stadler TINA pozastaveny docela. Dopravce uvedl, že v provozu zůstane jen oněch devět vozů, na nichž již Stadler zahájil – podobně jako v Darmstadtu a Basileji – vybrané úpravy.

Konkrétně by se mělo jednat o vylepšení podvozků a použití nového typu gumou odpružených kol, které mají zajistit větší mechanické oddělení kola a nápravy, čímž by mělo dojít ke snížení vibrací. Dřívější testy v Darmstadtu potvrdily, že k citelnému snížení vibrací skutečně došlo, přesto není dříve testované řešení považováno za cílové. Stadler má podle tvrzení HAVAGu pracovat na vývoji dalších úprav podvozků. Veškeré změny a testy přitom hradí Stadler.

Separátně je pak v Halle řešena i otázka hlučnosti klimatizačních jednotek (ventilátorů). Ty sice odpovídají normě, přesto došlo k aktualizaci softwaru, který nově snižuje ve vybraných úsecích sítě krátkodobě výkon klimatizačních jednotek (ventilátorů), a tím i jejich hlučnost.

Url: Halle zastavilo odběr dalších tramvají Stadler TINA