



Tramvaj Stadler TINA v Haagu svezla první cestující

07.09 2026 19:32, Libor Hinčica, Tramvaje

Tramvaje Stadler TINA se staly v posledních letech především synonymem pro problémy, jimž švýcarský výrobce čelí v souvislosti se silnými vibracemi, na něž si stěžují občané měst. Ty se však znatelně projevují pouze v úzkorozchodných systémech, kam byly dosud tyto tramvaje dodány (Darmstadt, Basilej, Halle), ve městech s tratěmi s normálním rozchodem jsou díky odlišnému provedení podvozků nepříznivé vlivy do značné míry eliminovány. To je i případ nizozemského Haagu, který dne 7. 9. 2026 vypravil poprvé na linku s cestujícími vůz ev. č. 7001, který je prvním z celkem dvašedesáti závazně objednaných tramvají TINA.

Připomeňme, že Haag (Den Haag) vypsal výběrové řízení na dodání nových tramvají již v květnu 2021, přičemž budoucí dodavatel měl jistotu zakázky na 56 vozidel, zatímco dalších až 44 bylo předmětem opčního práva dopravce. Tendru se měla účastnit trojice výrobců, podle médií šlo konkrétně o Alstom, Siemens a Stadler, haagský dopravní podnik HTM (*Haagsche Tramweg-Maatschappij*) ovšem tato jména nikdy nepotvrdil. Vítězem se stal každopádně Stadler, s nímž byla v prosinci 2022 podepsána smlouva. Na podzim 2024 poté došlo i k prvnímu (a prozatím poslednímu) uplatnění opce, konkrétně na šest vozů, čímž celková objednávka stoupla na 62 tramvají.

Výroba tramvají byla svěřena polským závodům Stadleru ve Środě Wielkopolské (hrubé stavby) a Siedlcích (finální montáž). Elektrickou výzbroj Stadler použil – jako u všech tramvají TINA – již z vlastní produkce (měniče řady STACOM). I ty se aktuálně montují v Polsku, historicky jde ale o vývoj běloruský.



Propagační fotografie Stadleru s tramvají Stadler TINA. (foto: Stadler)

První vůz byl do Haagu převezen dne 8. 8. 2025, zkoušky pak byly – prozatím jen v blízkosti vozovny – zahájeny od 22. 8. 2025. Hlouběji v síti se tramvaj, jež obdržela ev. č. 7001, objevila poprvé v noci z 9. na 10. 9. 2025, kdy se v doprovodu silničního vozidla dopravce pomalu ploužila ulicemi za účelem ověření průjezdného profilu a definování případných kolizních míst. S ohledem na rozsah sítě a krátký časový prostor probíhala identická zkouška i o nadcházející noci (z 10. na 11. 9. 2025). Poté už bylo možné tramvaj oficiálně představit novinářům na denním světle (12. 9. 2025), přičemž prezentace se chopil vůz ev. č. 7003, jenž byl už v mezidobě rovněž dodán.

Postupně bylo do jara 2026 převezeno do města pět tramvají, které byly všechny zařazeny do programu zkušebních jízd, jež se odehrávaly prakticky výhradně v noci. Povolení ke zkušebnímu provozu i přes den v souběhu s dalšími tramvajemi v síti platilo až od 8. 6. 2026. Stále šlo o všem o zkoušky bez cestujících, které byly vedle obligatorního ladění vozidel využívány už i k rozsáhlejšímu zácviku řidičů, což byla příprava na další fázi testů – zkoušky s cestujícími.

Už dne 31. 8. 2026 vyjelo několik tramvají TINA na celodenní služby, které simulovaly provoz s pasažéry. Dne 4. 9. 2026 se poté odehrála – takřka přesně po roce – další slavnostní prezentace vozidla spojená tentokrát i s projíždkou pro pozvané hosty. Do opravdu běžného provozu se první vůz (ev. č. 7001) vydal až od pondělí 7. 9. 2026, a to na linku č. 2. Postupně by se k němu měla přidat další vozidla, aktuálně je jich v Haagu přítomno již osm (tzn. po ev. č. 7008).

Doplňme, že tramvaje TINA pro Haag jsou řešeny jako tříčlánkové o délce 37,35 m (včetně spřáhel; 36,5 m bez nich) a šířce vozové skříně 2,65 m. Tramvaj disponuje čtyřmi otočnými podvozky a nabízí obsaditelnost 68 míst k sezení a 162 k stání. Stadler u vozidla zdůrazňuje použití zásobníku elektrické energie v podobě baterií na bázi článků LTO. Ty jsou využívány pro snižování spotřeby

elektrické energie během provozu, čímž má údajně spotřeba klesat o cca 25 %. Současně je možné baterie využít i pro jízdu mimo trolejové vedení, a to na exaktně stanovenou vzdálenost „až 1 260 m“.

Url: [Tramvaj Stadler TINA v Haagu svezla první cestující](#)