

无锡地铁4号线二期工程车辆牵引系统 招标项目

澄清及补遗文件（一）

（招标编号：3230-244000040003）

招 标 人：无锡地铁集团有限公司

招标机构：国信招标集团股份有限公司

2024年6月

无锡地铁 4 号线二期工程车辆牵引系统招标项目
澄清及补遗文件（一）

说 明

各投标人：

本澄清及补遗文件为招标文件的组成部分，如与招标文件有冲突，
以本文件为准。

本补遗文件共 5 页（含封面及说明）。

请收到本澄清补遗文件后立即将本回执页盖章扫描发送至
guoxingd66@163.com 确认收到。

回 执

国信招标集团股份有限公司：

我公司已收到无锡地铁 4 号线二期工程车辆牵引系统招标项目澄清及补遗文件（一），特此确认。

投标人名称（公章）：

日期：2024 年 6 月 日

无锡地铁4号线二期工程车辆牵引系统招标项目澄清问题及答复

招标编号：3230-244000040003

序号	招标文件章节	招标文件原文	澄清问题	招标人答复
商务部分				
1	A3 投标保证金	本保函自开标日起____（投标有效期）天内有效,除非贵方提前终止或解除本保函。如贵方和投标人同意延长本保函有效期, 投标人通知本行即可。	因目前银行不允许开具时间为开口的保函,建议允许开具:本保函自开标日起____（投标有效期）天内有效,除非贵方提前终止或解除本保函。如贵方和投标人同意延长本保函有效期, 投标人通知本行即可,但最迟不超过2025年X月X日	可以,保函有效期应不少于投标有效期
技术部分				
1	2.25 列车主要设备配置	车辆电气牵引系统、辅助电源系统设备配置和布置 1.14 DC110V 变流器 1.15 DC24V 变流器 1.19 低压电缆连接器 列车控制回路用。	请澄清 该“DC110V 变流器”以及“DC24V 变流器”是否指的相应的电源变换器? 该“低压电缆连接器”是否为牵引设备车辆侧的低压控制连接器?	1、“DC110V 变流器”以及“DC24V 变流器”是相应的电源变换器。 2、“低压电缆连接器”是牵引设备车辆侧的低压控制连接器。
2	2.25 列车主要设备配置	车辆电气牵引系统、辅助电源系统设备配置和布置 1.20 牵引逆变器输出端至牵引电机的电缆应满足车辆设计要求。含牵引电机到牵引逆变器的电缆、电缆接头、电缆固定夹等。	请澄清车体和转向架之间的牵引机电缆接线盒是否属于牵引供应商供货范围?	车体和转向架之间的牵引机电缆接线盒属于车辆供货商供货范围。
3	3.9 主电路电器	3.9.2.3 主熔断器的熔断特性和高速断路器的保护特性要与供电车站的短路保护特性相匹配。	请澄清牵引供应商可否根据其系统方案需求确定是否配置主熔断器?	按招标文件执行,具体方案设计联络阶段确定。

4	4.4 静止逆变器的主要技术参数和性能要求	4.4.4.3 直流输出：DC24V 瞬间电压变化范围及调整时间与 4.4.4.1 项相同。	DC24V 电源输入为 DC110V，因而 4.4.4.1 瞬间电压变化的要求不适用，建议删除。	采纳，要求参照 GB/T25119-2021 执行
5	4.4.8	噪声等级:自然冷却型，距箱体 1m 处<65dB(A)；强迫风冷型，距箱体 1m 处<70dB(A)	根据标准《轨道交通 机车车辆用电力变流器》IEC61287-1 2014 的规定，强迫风冷的变流器一般选取噪声等级为 N2，即 LPA ≤75dB 相距 1 米处；自然风冷的变流器一般选取的噪声等级为 N3，即 LPA ≤70dB 相距 1 米处。 建议修改为：自然冷却型，距箱体 1m 处<70dB(A)；强迫风冷型，距箱体 1m 处<75dB(A)。	按招标文件执行
6	1.3	(8) 对列车在故障状态下的运行能力的要求 列车在超员状态下，当损失 1/4 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，应能维持全天运营； 列车在超员状态下，当损失 1/3 牵引动力时，列车应能在 35%的坡道上启动，并维持运营到终点； 列车在超员状态下，当损失 1/2 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，并维持运营至下一车站清客后回库； 列车在空车状态下，当损失 1/2 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，并返回车辆段。	因车辆编组为 4M2T，电机数量为 16，无法核算损失 1/3 牵引动力工况，建议修改为： (8)对列车在故障状态下的运行能力的要求 列车在超员状态下，当损失 1/4 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，应能维持全天运营； 列车在超员状态下，当损失 1/2 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，并维持运营至下一车站清客后回库； 列车在空车状态下，当损失 1/2 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，并返回车辆段。	按招标文件执行

7	2.11.7	<p>列车在超员状态下，当损失 1/4 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，应能维持全天运营；</p> <p>列车在超员状态下，当损失 1/3 牵引动力时，列车应能在 35%的坡道上启动，并维持运营到终点；</p> <p>列车在超员状态下，当损失 1/2 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，并维持运营至下一车站清客后回库；</p> <p>列车在空车状态下，当损失 1/2 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，并返回车辆段。</p>	<p>因车辆编组为 4M2T，电机数量为 16，无法核算损失 1/3 牵引动力工况，建议修改为：</p> <p>列车在超员状态下，当损失 1/4 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，应能维持全天运营；</p> <p>列车在超员状态下，当损失 1/2 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，并维持运营至下一车站清客后回库；</p> <p>列车在空车状态下，当损失 1/2 牵引动力时，列车仍然可以在 35%的坡道上启动，并返回车辆段。</p>	按招标文件执行
8	附件	图纸	/	因PDF图纸不够清晰，现提供相应的CAD图纸，以本次提供的CAD图纸为准。