***PRESS INFORMATION***

|  |  |
| --- | --- |
| **보도 일시** | **2024. 7. 11. 배포 시부터 보도** |
| **사진 설명** | **10일 부산시 부산교통공사 본사에서 열린 '도시철도용 직류 강체전차선로 국산화 및 실증 성과공유회'에서 LS전선 등 관계자들이 기념촬영을 하고 있다. (앞줄 왼쪽 네 번째부터) 이종욱 LS전선 기기사업부장, 신병태 부산교통공사 전기기계환경처장, 남기준 LS전선 통신/산업솔루션연구소장, 조은제 부산교통공사 기술본부장, 오영섭 부산교통공사 미래성장연구원장, 조현봉 부산교통공사 설비공사처장** |
| **문의** | **김광국 과장 (02-2189-9597, 010-4306-5788 ,** [**kimgg@lscns.com**](mailto:kimgg@lscns.com)**) / 뉴스룸(**[**http://news.lscns.com**](http://news.lscns.com)**)** |
| **LS전선, 도시철도용 직류용 강체 전차선로 국산화**  **■ 일본산 구형 제품 교체, 터널 건설비 30%, 교체비 80% 절감**  **■ 부산교통공사와 검증 완료, 전국 도시철도에 적용 기대**  LS전선은 도시철도용 직류(DC)용 강체 전차선로(Rigid Bar, R-bar)를 국산화했다고 11일 밝혔다.  R-bar는 전력을 공급하는 전차선을 알루미늄 합금으로 된 바(Bar)에 일체로 고정시킨 구조물이다. 일자 형태로 도시철도의 터널과 지하 구간과 같은 협소한 공간에 주로 사용된다.  저속으로 운영되는 도시철도는 주로 DC 1,500V 전기방식을 사용한다. 그동안 국내는 DC용 R-Bar가 개발되지 않아 일본산 T-Bar(T자 형태)와 카테너리 방식(전차선을 공중에 매달아 사용)을 채택해 왔다.  R-Bar는 기존 T-Bar 대비 구조가 단순해 공사 및 유지보수의 경제성과 편의성이 높다. 터널건설 비용은 30%, 전차선 교체 비용은 80%까지 줄일 수 있으며, 전차선 교체와 고장 시 응급 복구도 용이하다.  회사 관계자는 “구형 T-Bar는 다른 나라에서는 더 이상 도입하지 않고 있다”며, “국내 도시철도 대부분이 30년 이상 경과되었기 때문에, 노후된 T-Bar와 카테너리 방식을 R-Bar로 교체하는 수요가 높을 것으로 예상된다”고 설명했다.  LS전선은 최근 부산교통공사가 운영 중인 노선에 시험설비를 구축해 성능과 안정성을 검증했다.  중소벤처기업부 국책과제로 진행된 이번 국산화에는 전기철도 기자재 생산업체 웰코와 재영테크가 공동 참여하고, 부산 시공업체인 엠와이종합전력이 시험설치 시공을 맡았다. 부산교통공사는 테스트베드를 제공함으로써 민관 공동 R&D 성과 창출을 지원했다.  조은제 부산교통공사 기술본부장은 “앞으로도 혁신적인 기술 도입을 통해 도시철도의 안정성과 효율성을 높여 나가겠다”고 말했다.  LS전선은 2013년 국내 최초로 교류(AC)용 R-bar를 개발하여, 분당선, 소사원시선, 수인선 등 구간에 상용화했다. | |