

上海市地方标准

《道路运输车辆智能视频监控系统

第 2 部分：系统及平台技术规范》

编制说明

一、工作简况

（一） 任务背景

深化落实《交通运输部办公厅关于推广应用智能视频监控报警技术的通知》（交办运【2018】115 号）和《交通运输部关于认真贯彻习近平总书记重要指示批示精神开展冬季公路水路安全生产行动的通知》（交安监发【2018】169 号）等交通运输部文件通知的精神，规范和指导道路运输运营车辆智能视频系统的安装和系统升级。

（二） 任务来源

2020 年 6 月 29 日，上海市市场监督管理局关于下达 2020 年度第四批上海市地方标准制修订项目计划的通知【沪市监标技〔2020〕304 号】《道路运输车辆智能视频监控系统 第 1 部分：终端技术规范》被列为 2020 年上海市地方标准制修订项目计划。

本标准由上海市交通委员会提出、上海市道路运输管理局技术归口并组织实施。

（三） 标准起草单位

本规范主要起草单位：上海市城乡建设和交通发展研究院、上海市道路运输事业发展中心、重庆车辆检测研究院有限公司、交通运输通信信息工程质量检测中心、上海屹脉信息科技有限公司、上海城市综合交通规划科技咨询有限公司

（四） 主要过程

2019 年 10 月 25 日，由上海市交通委办公室就沪交科[2019]956 号文，上海市交通委员会关于印发《道路运输车辆智能视频监控系统终端技术规范（试行）》等三个技术规范的通知形式发布，推进试点工作。

根据行业管理发展需求，认为将 956 号文为基础的委内技术规范再进一步优化后上升为地标，可更好的指导相关部门的工作。在发文立项后，编制起草组会组织召开了相关讨论会，讨论了工作计划大纲，设立编制起草小组，布置标准编制工作任务，并形成了工作组讨论稿。

随后，结合标准内容与危险化学品运输企业和班线客运企业进行了交流，了解了各类企业现有的相关设备使用情况，以及对于安全运输生产过程中智能化设备辅助的需求，与委相关部门的领导以及行业相关专家，对于标准内容和争议点反复讨论。

经过后期多轮次调研讨论与对标准的打磨，起草组形成征求意见稿，组织管理部门对（市公安局，市交警总队，市应急管理局，市交委，市道路运输管理局，市危险品运输联

合会，市道路运输行业协会道路旅客运输专业委员会，金山化工运输，交运集团，芷新运输等骨干运输企业，海康、锐明等终端制造商，以及径为视觉，英迪，赛格，中安，星软，联英等服务商）进行意见征求，共发函至 20 家相关单位，征求书面意见。20 家单位中复函单位 7 家，提出意见单位 7 家，28 条意见。建议中采纳 10 条，部分采纳 5 条，未采纳 13 条，采纳率 53.6%，征求意见汇总后组织召开征求意见会议。

2020 年 8 月，起草组对标准内容与格式反复修改确认，形成标准送审稿。

2021 年 8 月 4 日，上海市市场监督管理局组织召开了上海市地方标准《道路运输车辆智能视频监控系统 第 1 部分：终端技术规范》专家审定会。专家组建议标准名称改为《道路运输车辆智能视频监控系统 第 2 部分：车载终端技术规范》。

2022 年 3 月，标准起草组根据专家组意见对标致送审稿做了进一步修改完善，行程了标准报批稿。

二、标准编制原则和主要内容

（一） 标准编制原则

本文件按照 GB/T 1.1-2020 给出的规则起草。

本文件从前瞻性考虑兼顾推广应用出发，重点借鉴已有的、智能监控视频终端相关的国家标准和行业标准，结

合上海地域特点，规范了智能监控视频终端及外设的一般要求、功能要求、性能要求、安装要求以及测试方法等内容。

（二） 主要编制内容

1. 优先考虑驾驶员状态监测（DSM）的重要性，先从最重要驾驶行为的安全监管角度出发，设置章节 5.1 驾驶员状态监测系统功能与 5.2 高级驾驶辅助系统的编制顺序。

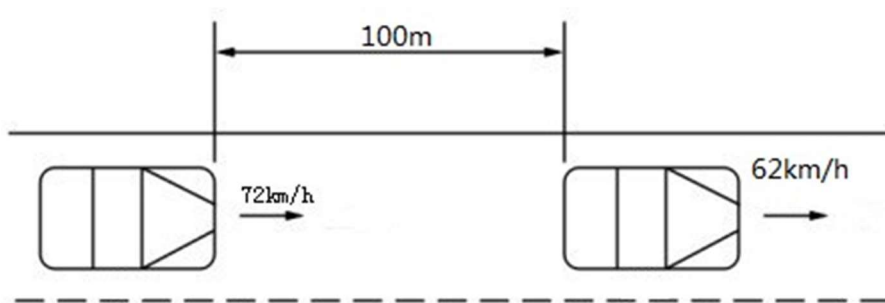
2. 针对道路运输行业管理部门关心的站外带客违规现象，通过开关门信号或视频智能判断开关门状态，采集相关视频，由平台判定是否有违规行为，解决行业管理痛点，设置了章节 5.3.4 不按规定站点上下客及超员监测（班线客车）。

3. 考虑到 DSM 与 ADAS 设备的特性对于危险品等重点车辆的安全性以及相关企业的甄选需求，增加了部分电磁性能更高的要求（电波暗室法 L3 级要求与大电流注入法 L3 级要求），设置了章节 6.3 电磁兼容性要求。

4. 在借鉴了各地实际检测经验的基础上，提出了模拟场景测试的方法，通过视频导入设备的方式检测智能视频设备的事件判断能力，大大降低了路外实测的工作量，为本文件的特色部分，具体内容设置在章节 8.3 模拟场景测试。

5. 结合视频模拟检测的实际情况，由于视频无法准确判断距离，取消了报警事件在有效报警区内的条件，对 8.2.3 测试结果分析进行了调整。

6. 由于国内场地限制，对高级驾驶辅助系统测试的章节
8.4.2.2.2 测试步骤进行了调整，测试车从距离障碍物后部
100m 的位置开始，以 72km/h 的速度匀速靠近障碍物，障碍物
以 62km/h 的速度匀速运动，其他相关判断条件不变。



本标准发布实施后，标准归口单位进行贯标指导，组织
标准宣贯会对相关企业进行宣贯，推进标准落地应用。

三、采用国际标准的情况

本文件编制没有采用或参考国际相关标准。

四、与现行法律、法规、国家相关标准和产业政策等协调情况的说明

本文件与现行法律法规及强制性标准均协调一致，符合
国内相关产业水平和发展方向，与现有智能视频监控系统平
台的相关政策法规保持协调。

五、重大分歧意见的处理经过和依据

在本文件的编制过程中，根据 GB/T 1.1 的要求，秉持
讨论并协商解决的原则，对标准内容进行研究并最终确定。

六、其他应予说明的实现

无