



**O‘ZBEKISTONDA VELOSIPED HAYDASH QOIDALARINI
TAKOMILLASHTIRISH: YAPONIYA TAJRIBASI ASOSIDA TAHLIL VA
TAKLIFLAR**

Soliyeva Gulchexra Shokirovna

Xolmuratov Obidjon Yo‘ldoshovich

O‘zbekiston davlat jismoniy tarbiya va sport universiteti

E-mail: soliyevagulchexra00@gmail.com

Annatatsiya: Maqolada Yaponiyada amal qilinayotgan velosiped haydash qoidalarini tahlil qilinadi va ularni O‘zbekiston sharoitiga moslashtirish imkoniyatlari ko‘rib chiqiladi. Velosiped turlariga qarab huquqiy tasnif, haydovchilik guvohnomasi zaruriyati, shaxsiy xavfsizlik choralari, sug‘urta tizimi va infratuzilma bilan bog‘liq masalalar tahlil qilinib, velosipedchilar huquqiy maqomini mustahkamlash, xavfsizlikni oshirish va transport tizimida ularning o‘rnini kuchaytirish bo‘yicha takliflar ilgari suriladi.

Kalit so‘zlar: Velosiped, xavfsizlik, ekologik, Yaponiya, xavfli transport tezlik, elektor, shlem, guvohnoma ,sog‘lom turmush tarzi.

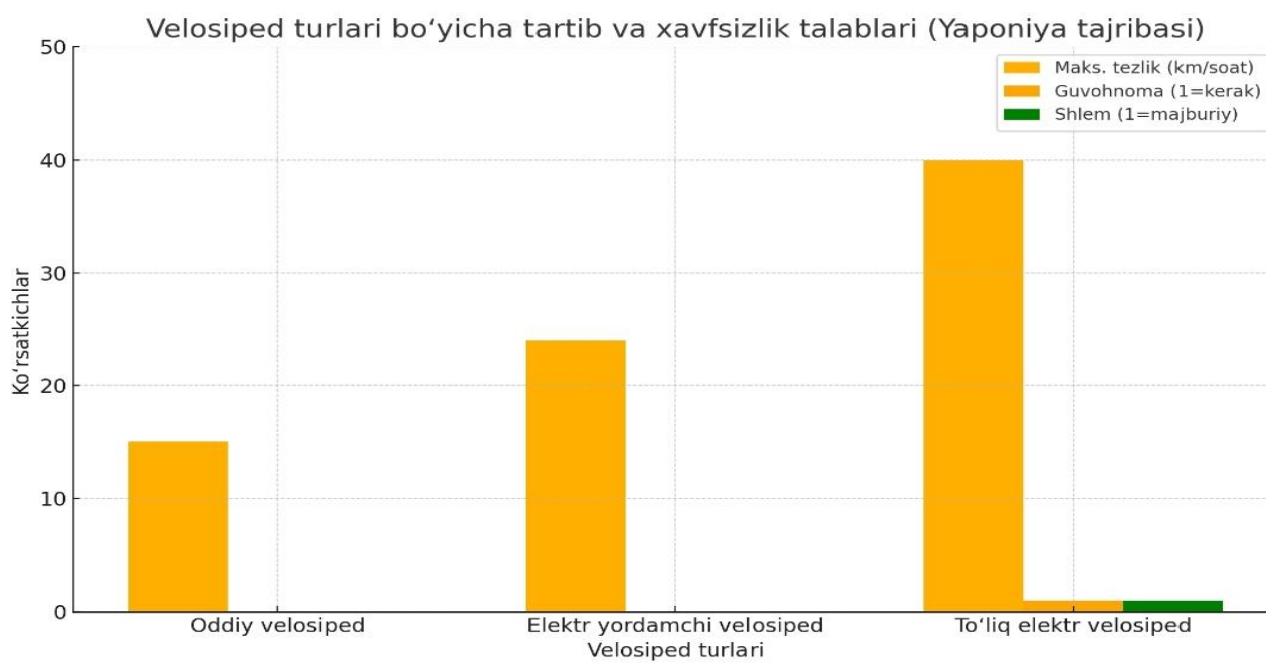
Abstract: This article analyzes the bicycle traffic regulations currently implemented in Japan and explores the possibilities of adapting them to the conditions of Uzbekistan. It examines legal classifications by bicycle type, the necessity of driver's licenses, personal safety measures, insurance systems, and related infrastructure issues. The study proposes recommendations for strengthening the legal status of cyclists, enhancing road safety, and reinforcing the role of bicycles in the national transport system.



Keywords: Bicycle, safety, ecology, Japan, high-risk transport, speed, electric, helmet, license, healthy lifestyle.

Kirish: So‘nggi yillarda O‘zbekistonda sog‘lom turmush tarzini rag‘batlantirish, ekologik transportni keng joriy etish va shaharlardagi transport yuklamasini kamaytirish maqsadida velosiped transporti ahamiyati ortib bormoqda. Shu bilan birga, velosiped haydashga oid huquqiy asoslar, xavfsizlik me‘yorlari va fuqarolik javobgarligi masalalarida hali to‘liq yondashuv shakllanmagan. Yaponiyada bu borada ancha rivojlangan tizim mavjud. U yerda har bir velosiped turi uchun alohida qonunchilik, tartib-intizom, shaxsiy xavfsizlik vositalari va sug‘urta majburiyatlari ishlab chiqilgan. Mazkur maqolada Yaponiyaning ilg‘or tajribasi tahlil qilinib, O‘zbekistonda qo‘llash mumkin bo‘lgan amaliy tavsiyalar beriladi.

Yaponiyada velosiped turlari va ularning boshqaruvi bo‘yicha huquqiy tasnif aniq belgilangan. Bu esa velosiped transportini tartibga solishda aniqlik va adolatni ta‘minlaydi. Quyidagi grafikda Yaponiyada rasmiy hujjatlar asosida velosiped turlari va ularni boshqarish uchun zaruriy talablar keltirilgan:





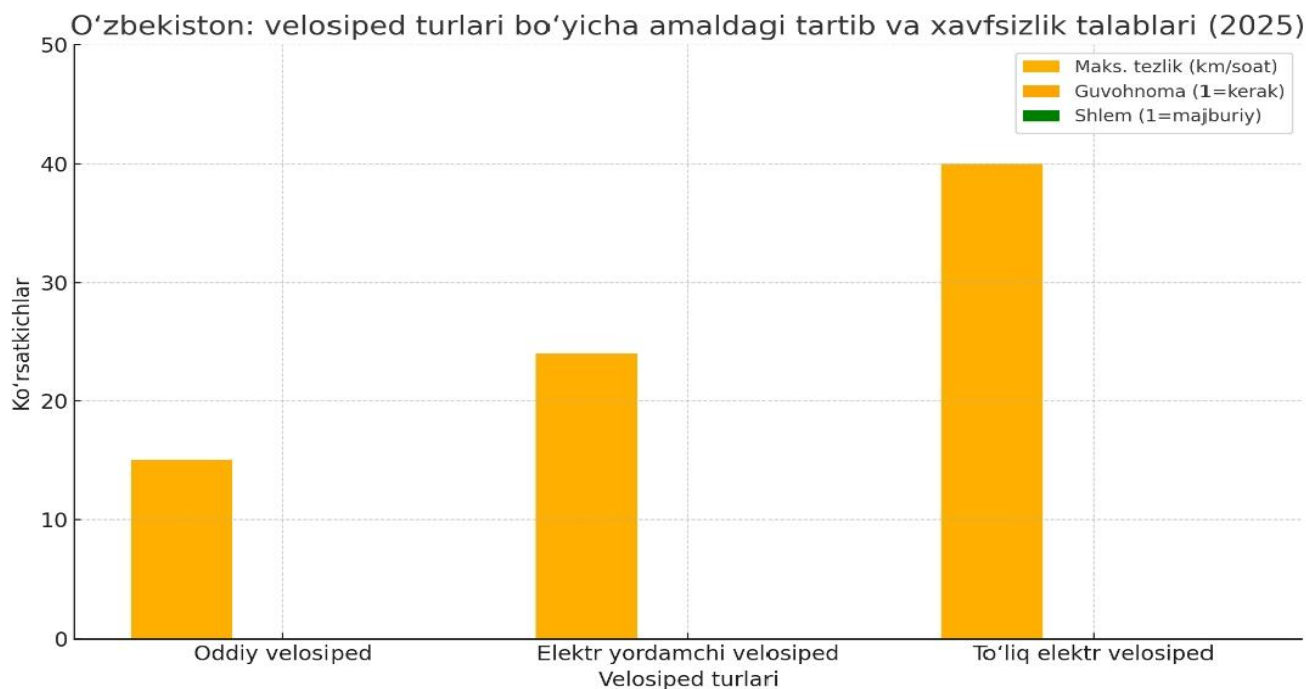
Yaponiya velosiped transporti bo'yicha dunyodagi eng aniq va tizimli qonunlarga ega davlatlardan biridir. U yerdagi qonunchilik velosipedlarni ularning harakatlanish uslubi, texnik imkoniyati va xavfsizlik darajasiga qarab farqlaydi. Bu yondashuv velosiped transportining tartibli va xavfsiz rivojlanishiga xizmat qilmoqda.

Quyidagi grafikda Yaponiyada uch turdagi velosipedlar (oddiy, elektr yordamchi va to'liq elektr) uchun quyidagi uchta muhim mezon solishtirilgan:

1. Maksimal harakat tezligi (km/soat).
2. Haydovchilik guvohnomasi talabi.
3. Shlem – bosh kiyim kiyish majburiyati.

Oddiy velosiped – maksimal tezlik o'rtacha 15 km/soat. Uni boshqarish uchun guvohnoma talab qilinmaydi. Shuningdek, shlem kiyish majburiy emas, lekin tavsiya qilinadi. Elektr yordamchi velosiped – maksimal tezlik 24 km/soat bo'lib, u faqat pedal bosilgan paytda elektr yordam ko'rsatadi. Bu turdagi velosipedlar ham guvohnomasiz boshqariladi va shlem kiyish majburiy emas. To'liq elektr velosiped (moped) – maksimal tezlik 40 km/soat va undan ortiq. Harakat to'liq elektr motor orqali amalga oshiriladi. Bu transport vositasini boshqarish uchun mototsikl toifasidagi haydovchilik guvohnomasi talab qilinadi. Shuningdek, shlem kiyish qonunan majburiy. Yuqoridagi grafik orqali quyidagi muhim farqlar yaqqol ko'rinadi: Harakat tezligi oshgani sari, boshqaruv mas'uliyati ham ortadi. Elektr quvvatiga to'liq tayanuvchi velosipedlar (mopedlar) yo'l harakatida avtomobil yoki mototsiklga teng xavf tug'dirishi mumkin. Bunday vositalar uchun guvohnomasiz boshqaruv xavfli, bu esa boshqalarning hayoti va mol-mulkiga tahdid soladi.

Shuningdek, shaxsiy himoya vositalari – xususan, bosh kiyim (shlem) – yuqori tezlikdagi vositalarda hayotni saqlab qoluvchi omil hisoblanadi. O'zbekiston velosiped turlari bo'yicha amaldagi xavfsizlik talablari asosidagi grafigi:



Muhim tahliliy jihatlar

1. Tezlik nisbiy, tartib mutlaq yo'q. Oddiy velosipeddan (15 km/soat) to to'liq elektr velosipedgacha (40 km/soat) – tezlik 2,7 barobar oshadi, lekin tartib talabi o'zgarmaydi. 40 km/soat real sharoitda qulay yo'lda 50–60 km/soatga chiqishi mumkin; bu esa piyodaga urilishda avtomobilga yaqin zarba energiyasi beradi.

2. Regulyatsiya bo'shlig'i xavf keltiradi. Guvohnoma yo'qligi — yuqori tezlikdagi vosita tajribasiz foydalanuvchi qo'lida. Shlem majburiy emasligi — bosh jarohati xavfi eksponential ortadi. JP va EU statistikasi bo'yicha, 30 km/soatdan yuqori tezlikda shlem o'limni 60 % gacha kamaytiradi.

3. Sug'urta va javobgarlik oynadan tashqarida. Grafikda bu ko'rinmaydi, biroq tartib bo'lsa, javobgarlik ham sud orqali notekis taqsimlanadi; zararlar odatda jabrlanuvchi zimmasida qoladi. Huquqiy bo'shliq O'zbekistonda velosipedlar — xususan, elektr yordamchi va to'liq elektr turlari — amaldagi qonunlarda alohida toifa sifatida tasniflanmagan. Natijada haydovchilik guvohnomasi, ro'yxatga olish, shlem majburiyati va sug'urta kabi talablar nol darajada qolmoqda. 40 km/soatdan yuqori tezlikdagi to'liq elektr



velosipedlar mototsiklga teng xavf tug‘dirsa-da, ularni boshqarish tajribasiz foydalanuvchilar qo‘lida. Bosh jarohatlari va jabrlangan piyodalar bo‘yicha xarajatlar sug‘urta tizimi yo‘qligi sabab shaxslar zimmasida qolmoqda. Nazoratsiz tezlik, soyabon/telefon bilan haydash va shlem taqilmasligi YTH va o‘lim ko‘rsatkichlarini oshiradi. Aniq toifa-tasnif, guvohnoma va shlem majburiyati Yaponiyada yuqori xavfsizlik natijasini bermoqda. Sug‘urta va shahar infratuzilmasi (ikki bosqichli burilish, ajratilgan veloyo‘lak) velosipedchilar va piyodalar o‘rtasida nizolarni kamaytirgan. Velosiped transporti to‘g‘risida” qonun – oddiy, elektr yordamchi, to‘liq elektr turlarini alohida belgilash. Bugungi kunda O‘zbekistonda velosiped transportining ommalashuvi bilan birga, ayniqsa elektr velosipedlar sonining keskin ortib borayotgani kuzatilmoqda. Biroq, bu jarayon bilan bog‘liq huquqiy va xavfsizlik tizimi hali to‘liq shakllanmagan. Ushbu tahlil davomida aniqlanishicha, oddiy, elektr yordamchi va to‘liq elektr velosipedlar o‘rtasidagi texnik farqlar aniq bo‘lishiga qaramay, ular uchun amaldagi tartib va talablar bir xil darajada – deyarli mavjud emas. Yaponiya tajribasi asosida o‘rganilgan grafik tahlil O‘zbekistonda ayniqsa to‘liq elektr velosipedlar yuqori xavf tug‘dirayotganini ko‘rsatadi. Chunki ular 40 km/soatdan ortiq tezlikda harakatlanishiga qaramay, na haydovchilik guvohnomasi, na shlem, na sug‘urta, na ro‘yxatga olish talab etiladi. Bu holat esa nafaqat haydovchi, balki piyodalar va boshqa yo‘l harakati ishtirokchilari uchun ham katta xavf manbai hisoblanadi. Shu sababli, O‘zbekistonda velosiped transporti bo‘yicha alohida normativ-huquqiy baza yaratish, ularni aniq toifalarga ajratish, xavfsizlik choralarini qonuniy asosda joriy etish va nazorat mexanizmini kuchaytirish zarur. Bu nafaqat yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlaydi, balki sog‘lom turmush tarzini, ekologik barqarorlikni va barpo etilayotgan "yashil infratuzilma" konsepsiyasini ham real asosda qo‘llab-quvvatlaydi. O‘zbekistonda velosiped haydash qoidalari haqida Yaponiya tajribasi va tahlillar asosida o‘rganib chiqildi.



Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528.
<https://doi.org/10.1080/01441640701806612>
2. Japan National Police Agency. (2024). Rules and Safety Guidelines for Bicycle Users in Japan. [Online]. Available: <https://www.npa.go.jp>.
3. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (Japan). (2023). Electric Bicycles Legal Classification and Traffic Rules. Tokyo: MLIT Publications.
4. O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Yo'l harakati xavfsizligi bosh boshqarmasi. (2024). Respublika bo'yicha yo'l-transport hodisalari statistikasi.
5. Toshkent.O'zbekiston Respublikasi Prezidentining qarori, PQ–4564-son (2023-yil 15-avgust). Velosiped transporti infratuzilmasini rivojlantirish konsepsiyasi to'g'risida.
6. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi huzuridagi Transport agentligi. (2024). Velosiped vositalarining ruxsat etilgan texnik ko'rsatkichlari va yo'l harakati qoidalari bo'yicha eslatma. Toshkent: Transport agentligi nashriyoti.
7. European Cyclists' Federation (ECF). (2021). Cycling and Urban Mobility: Policy Framework for Sustainable Cities. Brussels: ECF Publications.
8. Ichki ishlar vazirligi YHXBB, Toshkent shahar bo'limi (2024). Toshkent shahrida elektr velosipedlar ishtirokida sodir bo'lgan YTH tahlili. Ichki hujjat.
9. World Health Organization (WHO). (2022). Helmet use and its effects on reducing head injuries in bicycle crashes. Geneva.