

# RADIOGRAFIA CICLISTA DE BARCELONA

---

Anàlisi d'ús dels carrils bici

Edició 2025

**Direcció**

Mònica Enrich Masana

**Coordinació**

Adrià Arenas Bañolas

**Autor**

Oier Martinez Violet

**Suport**

Joan Marc Montserrat Balasch

Sergi García Pérez

Aquest informe compta amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona

**Barcelona** 

Barcelona, febrer 2026

**Bicicleta Club de Catalunya -BACC**

# Índex

<b>1. Introducció .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Objectius .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Metodologia .....</b>	<b>6</b>
3.1. Disseny de l'informe i tècnica d'observació .....	6
3.2 Ubicacions analitzades i criteris de selecció.....	7
3.3. Paràmetres de observació: horaris, rondes i período .....	9
3.4. Variables analitzades i limitacions .....	10
<b>4. Anàlisi de resultats del recompte dels carrils bici .....</b>	<b>12</b>
4.1. Volum total de persones usuàries .....	12
4.2. Quota modal per tipus de vehicle.....	14
4.3. Repartiment de vehicles elèctrics vs mecànics.....	18
4.4. Bretxa de gènere.....	20
<b>5. Conclusions .....</b>	<b>24</b>
<b>6. BACC Recomana – Accions urgents .....</b>	<b>26</b>

## Resum executiu

La Radiografia BACC 2025 analitza l'ús dels carrils bici de Barcelona a partir de l'observació directa **en sis ubicacions representatives de la xarxa ciclista**, en franges de matí i tarda. Aquesta edició consolida una sèrie històrica iniciada el 2021 que permet identificar tendències estructurals en la mobilitat ciclista urbana.

Els resultats confirmen que **la bicicleta, amb el 81,95% dels desplaçaments observats, continua sent l'eix central del sistema**. El **patinet elèctric**, tot i mantenir una presència rellevant (18,05%), **ha perdut pes de manera sostinguda des de 2022, quan superava el 30% del total**, i també respecte a 2024 (22,42%), fet que apunta a un canvi en l'equilibri modal de la xarxa.

El procés més determinant del període és **l'electrificació accelerada**. El 2025, **el 64,1% dels desplaçaments en els carrils bici analitzats ja es realitza amb vehicles elèctrics**. Aquest canvi està liderat pel **Bicing elèctric, que representa el 26,08% del total**, i s'estén a les bicicletes urbanes i plegables privades.

Els **patrons horaris es mantenen molt estables**: la franja de matí concentra els pics d'ús i la de tarda presenta valors més repartits, fet que confirma la integració del carril bici en la mobilitat quotidiana i obligada de la ciutat.

En termes **d'equitat, la bretxa de gènere continua sent un dels principals reptes**. La participació femenina se situa en **el 30,7%, amb una tendència descendent des de 2021**, i amb una caiguda especialment marcada en la franja de tarda (28,6%). Aquesta evolució s'explica per un creixement molt més intens de l'ús masculí en les tipologies que estan liderant la transformació del sistema, com el Bicing elèctric i la bicicleta urbana elèctrica.

En conjunt, la Radiografia Ciclista BACC 2025 descriu **un sistema més electrificat, amb menor pes del patinet, patrons d'ús consolidats i una bretxa de gènere que es manté com a repte estructural**, oferint una base sòlida per orientar polítiques públiques de mobilitat activa a Barcelona.

## 1. Introducció

La **Radiografia Ciclista de Barcelona 2025** presenta una nova edició del seguiment anual que el Bicicleta Club de Catalunya (BACC) realitza per analitzar l'evolució de la mobilitat activa a la ciutat en un conjunt de carrils bici de la ciutat. **Des de 2021, aquest estudi es duu a terme amb una metodologia estable basada en l'observació directa**, fet que permet comparar els resultats al llarg del temps i obtenir una imatge precisa de l'ús quotidià dels carrils bici a Barcelona.

**El BACC és una entitat declarada d'utilitat pública** amb més de **dues dècades** de trajectòria en la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible i segur. A través de campanyes, estudis, projectes, formació i diàleg amb les administracions, treballa per millorar les condicions de les persones que es desplacen en bicicleta o patinet per la ciutat. La seva tasca combina **divulgació, treball tècnic i participació** en processos de planificació urbana, amb l'objectiu d'impulsar una mobilitat més saludable, eficient i accessible per a tota la ciutadania.

En aquest context, **la Radiografia Ciclista s'ha consolidat com una eina clau per comprendre com s'utilitza la xarxa ciclista de Barcelona**. L'informe permet analitzar de manera objectiva quantes persones utilitzen la bicicleta i el patinet en punts estratègics de la ciutat i com evolucionen els seus patrons d'ús al llarg del temps. Per a cada pas observat es registra el tipus de vehicle, el sistema de propulsió i el gènere probable, fet que proporciona **una base de dades sòlida per estudiar tant l'evolució tecnològica del sistema com les seves implicacions socials**.

**L'edició de 2025** manté la continuïtat metodològica de les edicions anteriors, garantint la comparabilitat històrica dels resultats, i incorpora millores en la presentació i en l'estructura de les dades per facilitar-ne la interpretació. **Aquest informe permet abordar qüestions clau per a la mobilitat urbana actual, com l'avenç de l'electrificació, l'evolució del patinet elèctric i la persistència de la bretxa de gènere en l'ús dels carrils bici**.

Amb aquesta nova edició, el BACC reafirma el seu compromís amb **una mobilitat segura, sostenible i centrada en les persones**, i posa a disposició pública una radiografia actualitzada que contribueix a entendre millor com es mou Barcelona i quines oportunitats existeixen per millorar i fer més equitativa la seva xarxa ciclista.

## 2. Objectius

L'objectiu principal de la **Radiografia Ciclista de Barcelona 2025** és descriure i analitzar l'ús real dels carrils bici de la ciutat mitjançant un estudi observacional directament comparable amb les edicions anteriors.

De manera específica, aquest document té com a finalitat:

- Quantificar el nombre de persones que utilitzen la bicicleta i el patinet elèctric en les ubicacions analitzades.
- Caracteritzar els desplaçaments observats segons el tipus de vehicle, el sistema de propulsió i el gènere probable.
- Identificar tendències i canvis al llarg del temps a partir de la sèrie històrica iniciada l'any 2021.
- Visibilitzar l'ús dels carrils bici que no queda reflectit en els sistemes d'aforament automàtic.
- Aportar informació útil per a la planificació, el disseny i la millora de les polítiques de mobilitat activa i de la infraestructura ciclista.

L'edició de 2025 afegeix un valor específic en consolidar cinc anys consecutius de dades comparables, fet que permet analitzar l'evolució dels principals indicadors amb més robustesa. Així mateix, incorpora millores en l'homogeneïtat i en la presentació dels resultats, facilitant-ne la interpretació per part de la ciutadania, les entitats i les administracions públiques.

## 3. Metodologia

### 3.1. Disseny de l'informe i tècnica d'observació

L'informe es basa en l'observació directa del trànsit als carrils bici seleccionats, sense interacció amb les persones usuàries. Per a la recollida de dades es van utilitzar càmeres de vídeo situades al marge exterior del carril bici, fixades amb trípodos per garantir l'estabilitat i l'homogeneïtat en les gravacions.

Les càmeres es van anar ubicant successivament en les diferents localitzacions al llarg del període d'observació, i les gravacions van ser revisades manualment per una mateixa persona, que va classificar cada pas registrat segons el tipus de vehicle, la propulsió (mecànica o elèctrica) i el gènere probable. Aquest procés assegura criteris homogenis en totes les ubicacions.



**Fotografia 1:** Mode de gravació a la ubicació de l'av. Diagonal amb c/ Castillejos

### 3.2 Ubicacions analitzades i criteris de selecció

Es van seleccionar **cinc ubicacions representatives de la xarxa ciclista**, prioritzant:

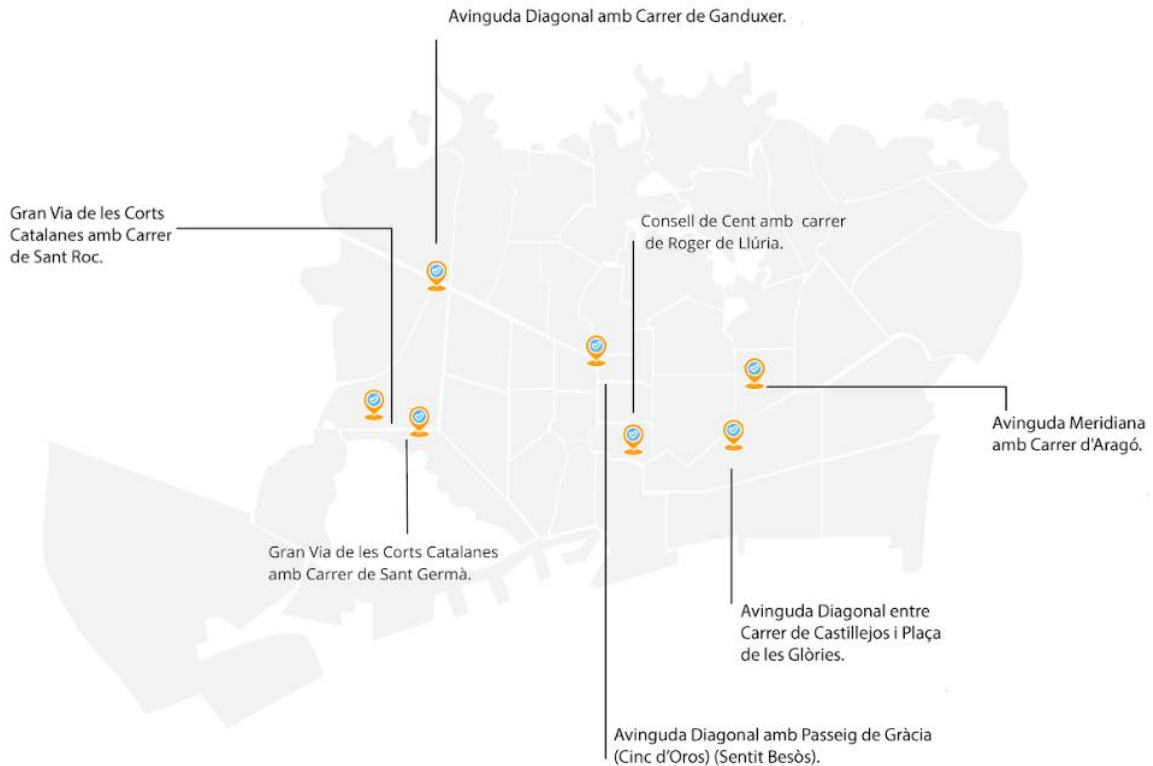
- La seva **importància dins la xarxa**, incloent-hi carrils existents o recentment millorats.
- La **disponibilitat de dades**, escollint punts sense aforaments automàtics per complementar la informació existent.
- El **flux de persones usuàries**, consolidat mitjançant recomptes d'edicions prèvies.

Aquestes ubicacions permeten mantenir la comparabilitat històrica de l'informe.

En aquesta **edició s'ha inclòs una ubicació addicional, l'Eix Verd del c/ Consell de Cent**. S'ha escollit per avaluar el paper dels eixos verds com a espais viaris per a la mobilitat ciclista i de patinets, comparant-lo amb l'ús dels carrils bici analitzats.

La xarxa ciclable de Barcelona s'estructura en carrils bici, carrers 30 i espais compartits amb vianants. El seu estudi permet valorar el volum real de mobilitat activa que absorbeixen aquests espais.

## Mapa de les ubicacions analitzades:



**Il·lustració 1:** Ubicacions analitzades en el projecte Radiografia Ciclista BACC (2024)

Aquestes ubicacions no representen tota la ciutat, però permeten capturar trams estructurals d'alta intensitat i canvi.

## Llistat de carrils bici seleccionats per districtes:

**Taula 1:** Detall de la ubicació de cada carril bici analitzat.

ID	Ubicació	Tipus de carril bici	Existeix aforament?	Tipologia	Districte
1	Gran Via de les Corts Catalanes amb c/de Sant Roc i Gran Via amb c/de Sant Germà	Unidireccional	No	Carril bici segregat a la calçada	Sants - Montjuïc
2	Av. Diagonal cruïlla amb c/Ganduxer	Bidireccional	Sí	Carril bici a la vorera	Sarrià - Sant Gervasi
3	Av. Diagonal con Pº de Gràcia (Cinc d'Oros) (Sentit Besòs)	Unidireccional	Sí	Carril bici segregat en calçada	Eixample
4	Av. Diagonal entre c/ Castillejos i plaça Glòries	Bidireccional	No	Zona compartida	Eixample
5	Av. Meridiana cruïlla amb c/Aragó	Bidireccional	No	Carril bici segregat	Sant Martí
6	C/Consell de Cent cruïlla amb c/Roger de Llúria	No hi ha	No	Zona compartida	Eixample

### 3.3. Paràmetres de observació: horaris, rondes i período

L'anàlisi es va centrar en els períodes de màxima activitat de mobilitat activa definits per l'ATM i l'IERMB:

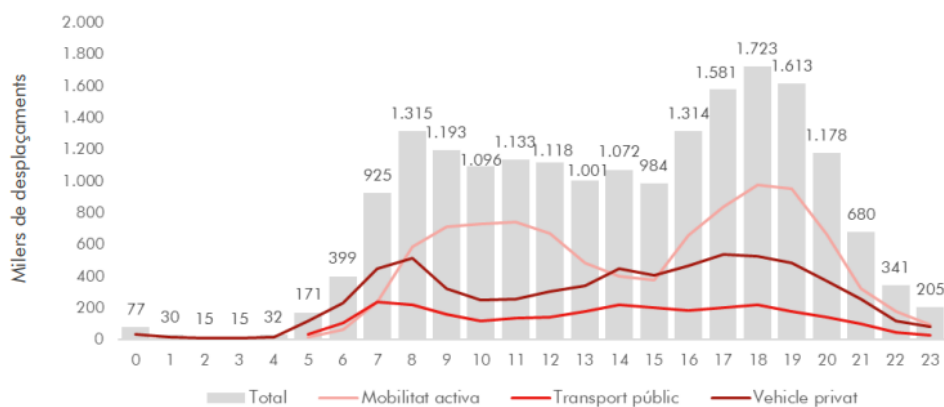
- **Matí:** 07:45–09:45
- **Tarda:** 17:45–19:45

Aquestes franges permeten **capturar dos moments clau de l'ús de la xarxa ciclista:** la mobilitat quotidiana obligada i estructurada de primera hora, com són els desplaçaments cap a la feina, estudis i activitats recurrents, inclòs l'acompanyament de nens i nenes en bicicleta als centres educatius, i una franja de tarda que combina mobilitat de retorn amb usos més flexibles i diversos. Aquesta distinció resulta especialment rellevant per analitzar diferències en el tipus de vehicle utilitzat i en la participació per gènere.

**Cada ubicació es va observar en quatre sessions: dues rondes (matí i tarda) entre el 17–26 de setembre i el 2–10 d'octubre de 2025.**

Es van escollir dimarts, dimecres i dijous per obtenir una mostra representativa de la mobilitat quotidiana, evitant els extrems de la setmana laboral. No es van incloure recomptes en cap de setmana, d'acord amb l'enfocament de l'informe en els desplaçaments habituals.

**Gràfic 1:** Distribució horària dels desplaçaments (EMEF 2021, IERMB)



**Taula 2:** Estructura i ordre seguit en cada ubicació i dates de les gravacions.

Núm. de gravació	Ronda	Franja horària	Dates de gravació
1	Ronda núm. 1	Matí	17/09 – 01/10
2		Tarda	
3	Ronda núm. 2	Matí	02/10 – 10/10
4		Tarda	

Aquest període d'observació preserva la continuïtat amb les edicions precedents, fet que possibilita la comparabilitat de les dades i facilita l'anàlisi de l'evolució temporal de les ubicacions seleccionades.

### 3.4. Variables analitzades i limitacions

L'informe analitza un conjunt de variables clau per descriure l'ús dels carrils bici de Barcelona, centrant-se en el tipus de vehicle, el sistema de propulsió i el gènere probable de les persones usuàries. Aquestes variables permeten caracteritzar tant l'evolució tecnològica del sistema com els patrons socials d'ús.

#### Variables analitzades

- **Tipus de vehicle**, es distingeixen les següents categories:
  - **Bicing**: servei públic de bicicletes de Barcelona.
  - **Bicicletes d'ús urbà**: s'han agrupat en aquesta categoria diferents tipus de vehicles (bicicletes urbanes i de lloguer, de muntanya i de carretera).
  - **Bicicletes urbanes plegables**: models dissenyats per facilitar-ne el transport i l'emmagatzematge, sovint combinats amb altres modes de transport.
  - **Patinets elèctrics**: inclosos com a vehicles de mobilitat personal que utilitzen la infraestructura ciclista.
  - **Cargo-bikes**: bicicletes destinades al transport de càrrega o al desplaçament amb acompanyants, especialment en contextos familiars o professionals.
- **Tipus de propulsió**, tots els vehicles es classifiquen segons el seu sistema de propulsió en dos grans grups:
  - **Mecànics**: sense assistència elèctrica.
  - **Elèctrics**: amb motor i bateria d'assistència al pedaleig o a la tracció.

A efectes de l'anàlisi, l'informe utilitza els termes «bicicleta mecànica» i «bicicleta elèctrica» per diferenciar ambdues categories dins del conjunt de vehicles, fet que permet analitzar el grau d'electrificació del sistema ciclista.

- **Gènere probable**: Atès que l'estudi es basa en observacions i no en enquestes, el gènere s'assigna de manera estimada a partir de l'observació visual dels vídeos.

Aquesta variable permet analitzar la bretxa de gènere i la seva evolució al llarg del temps, tot i que s'ha d'interpretar com una aproximació i no com una identificació individual. La classificació es realitza únicament a efectes estadístics i no pretén reflectir la identitat de gènere de les persones observades.

## Limitacions

Com en qualsevol estudi observacional, els resultats s'han d'interpretar tenint en compte una sèrie de limitacions:

- **Horari i període:** Les dades es recullen únicament en hores punta i durant un període concret de l'any, per la qual cosa no reflecteixen l'ús total del dia ni la variabilitat estacional.
- **Cobertura territorial:** Les observacions es realitzen en sis ubicacions seleccionades de la xarxa ciclista, fet que permet detectar tendències, però no representa la totalitat de la ciutat.
- **Motivació del desplaçament:** La metodologia no permet identificar el motiu del viatge (feina, estudis, lleure, etc.), més enllà de les referències aportades per enquestes externes utilitzades com a context i de les realitzades dins d'aquesta radiografia en edicions anteriors.

Aquestes limitacions no invaliden els resultats, però sí que en delimiten l'abast i reforcen la necessitat d'interpretar les dades com a **indicadors comparables de tendència** i no com una mesura exhaustiva del conjunt de la mobilitat ciclista de Barcelona.

## 4. Anàlisi de resultats del recompte dels carrils bici

L'anàlisi del recompte realitzat a les **sis ubicacions seleccionades** permet obtenir una visió detallada de l'ús quotidià dels carrils bici a Barcelona. A partir de l'observació directa, es quantifiquen els volums de pas, s'identifiquen els tipus de vehicles utilitzats i es descriuen els patrons d'ús per franges horàries, propulsió i gènere probable.

Els resultats que es presenten a continuació mantenen l'estructura d'edicions anteriors, fet que permet comparar resultats. Cada subapartat incorpora els gràfics i les taules necessàries per facilitar una lectura clara i una interpretació precisa.

### 4.1. Volum total de persones usuàries

Durant el període d'observació es van registrar **12.848 passos<sup>1</sup>** a les sis ubicacions analitzades, sumant les franges de matí (6.355) i de tarda (6.493).

Aquestes dues franges concentren una part substancial de la mobilitat quotidiana i permeten obtenir una estimació sòlida de l'ús real dels carrils bici.

**Gràfic 2:** Resultat del total de recompte (matí, tarda i total) per a cada ubicació analitzada (2025)

#### Nombre d'usos dels carrils bici analitzats – Edició 2025

Passos totals registrats a les ubicacions analitzades entre les 07.45 h i les 09.45 h i entre les 17.45 h i les 19.45 h.

■ Matí (07:45h-09:45h) ■ Tarda (17:45h-19:45h) ■ Total (4h)

	Matí (07:45h-09:45h)	Tarda (17:45h-19:45h)	Total (4h)
1. Av. Diagonal - c/Ganduxer	1.626	1.424	3.050
2. Av. Diagonal con P.º de Gràcia (Cinc d'Oros) (sentido Besòs)	1.081	1.331	2.412
3. Av. Diagonal entre c/ Castillejos y plaza Glòries	1.679	1.598	3.277
4. Av. Meridiana - c/Arago	823	903	1.726
5. Gran Vía de les Corts Catalanes – c/ Sant Roc y c/ Sant Germà	859	909	1.768
6. C/Consell de Cent - c/Roger de Llúria	287	328	615
<b>Total</b>	<b>6.355</b>	<b>6.493</b>	<b>12.848</b>

S'ha calculat una mitjana ponderada dels passos observats en cada gravació. Període d'observació: setembre–octubre de 2025.

Font: BiciCleta Club de Catalunya • Creat amb Datawrapper

La comparabilitat amb anys previs es manté gràcies a l'estabilitat metodològica i a la selecció dels punts d'observació.

La distribució per trams mostra diferències clares entre ubicacions:

- **Les ubicacions a l'eix de l'Av. Diagonal** (Av. Diagonal– pl. Glòries, Av. Diagonal– c/ Ganduxer i Av. Diagonal–Cinc d'Oros) concentren els volums més elevats, amb totes elles superant les 3.000 observacions. **Aquest eix és clau en la mobilitat interna de Barcelona.**

<sup>1</sup> **Nota metodològica:** Les dades s'expressen en passos observats, és a dir, cada circulació registrada en el punt d'aforament. No equivalen necessàriament a persones diferents. Les referències a trajectes estimats corresponen a projeccions i no a recomptes directes.

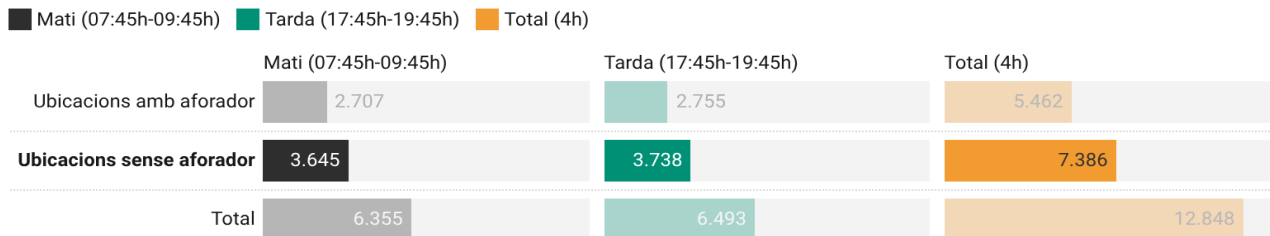
- Altres ubicacions en **eixos clau** (Meridiana–Aragó i Gran Via–La Bordeta) recullen un volum elevat d’observacions.
- En canvi, **c/ Consell de Cent– c/ Roger de Llúria (615)** presenta una intensitat més baixa, d’acord amb la seva tipologia d’eix pacificat.

Aquest anàlisi també distingeix entre ubicacions **amb i sense aforament automàtic**. El 2025, les dues ubicacions amb aforadors sumen **5.462 passos**, mentre que les quatre ubicacions sense aforament concentren **7.386 passos**, és a dir, el **57,5% del total observat**.

**Gràfic 3:** Distribució dels passos observats entre carrils bici amb i sense aforadors.

### Nombre d’observacions als carrils bici analitzats – Edició 2025

Detall del nombre d’usos a les ubicacions amb i sense sistemes de recompte (aforaments) entre les 07.45 h i les 09.45 h i entre les 17.45 h i les 19.45 h.



S’ha calculat una mitjana ponderada dels passos observats en cada gravació.

Font: Biciqueta Club de Catalunya • Creat amb Datawrapper

Aquest resultat posa de manifest que una part majoritària de l’ús real de la xarxa ciclista no queda recollida pels sistemes automàtics, fet que reforça el valor de l’observació directa per completar la lectura de la mobilitat ciclista a Barcelona.

A partir de les dades horàries proporcionades per l’IERMB i l’ATM, aquest informe estima que 23.826 trajectes diaris realitzats en el conjunt de la xarxa ciclable no queden registrats pels aforaments automàtics existents.

Els trajectes diaris addicionals es distribueixen de la manera següent:

- **Matí:** 9.224
- **Tarda:** 14.602
- **Totals:** 23.826

Aquesta xifra representa un 10% adicional<sup>2</sup> de les dades oficials, fet que posa de manifest la importància de combinar sistemes automàtics i observació directa.

<sup>2</sup> D’acord amb les dades publicades per l’Ajuntament de Barcelona (gener de 2025, darreres dades disponibles).

Gràcies a aquesta aportació, la Radiografia Ciclista ofereix una imatge més completa del funcionament dels carrils bici i del paper que exerceixen en la mobilitat diària de Barcelona.

## 4.2. Quota modal per tipus de vehicle

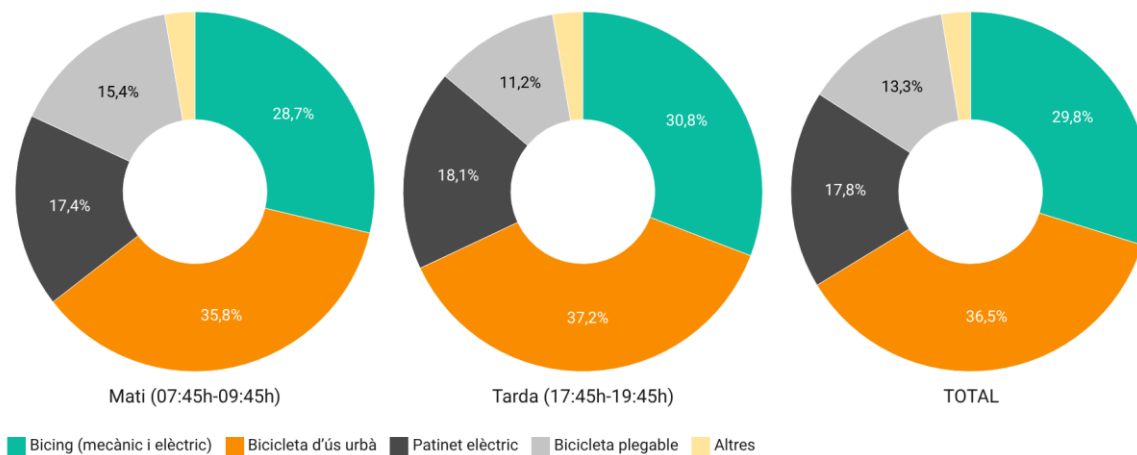
La quota modal permet entendre com es distribueixen els diferents tipus de vehicle que circulen pels carrils bici analitzats. A partir dels 12.848 passos registrats, la distribució modal dels carrils bici el 2025 és la següent:

- **Bicicleta d'ús urbà:** 36,5 %
- **Bicing (mecànic + elèctric):** 29,8 %
- **Patinet elèctric:** 17,8 %
- **Bicicleta plegable:** 13,3 %
- **Altres vehicles (cargo-bikes i altres):** 2,6 %

**Gràfic 4:** Tipus de bicicleta de les persones usuàries (%) dels carrils bici.

### Quota modal (%) per tipus de vehicle als carrils bici – Edició 2025

Distribució modal (%) dels usuaris dels carrils bici per tram observat l'any 2025.



*Dades percentuals extretes de les mesures efectuades a les ubicacions analitzades. La categoria «Altres» inclou les cargo bikes.*  
 Font: Bicicleta Club de Catalunya · Creat amb Datawrapper

- **La bicicleta continua sent el mode predominant en les ubicacions estudiades,** amb una quota agregada del **81,95%**. Aquesta relació es manté estable entre franges horàries, amb **un 82,35% de bicicletes al matí i un 81,56% a la tarda.**
- Les **bicicletes d'ús urbà** representen la proporció més gran, amb un **36,51%** del total de desplaçaments, seguides pel **servei Bicing** amb un **29,79%**. Les **bicicletes plegables** concentren un **13,26%**, mentre que les **cargo-bikes i altres usos** agrupats en la categoria altres vehicles suposen un **2,68%** del total.

## Comparativa bicicleta vs patinet elèctric

La sèrie històrica mostra una trajectòria clara: després d'un ràpid creixement fins al 2020 i una estabilització el 2021–2022 (màxim del 32,14% el 2022), el patinet inicia una caiguda sostinguda a partir de 2023.

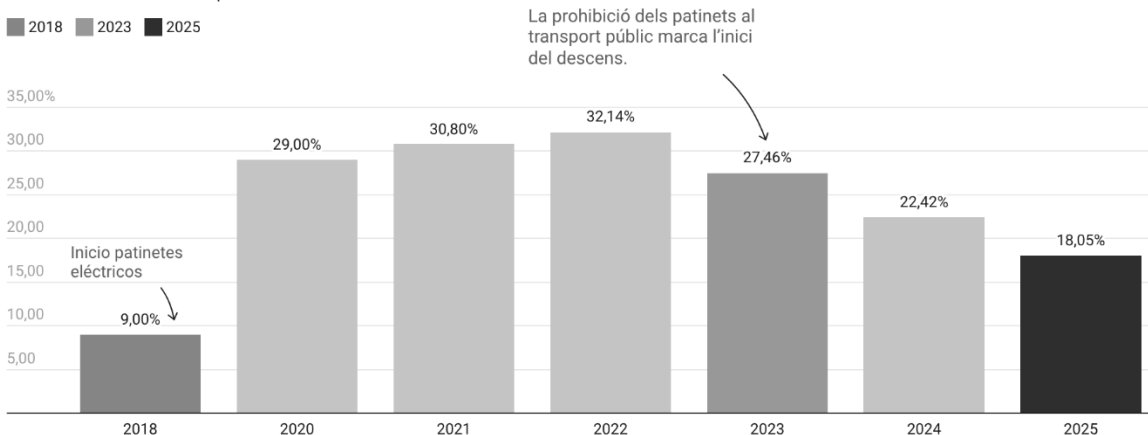
El 2024 la seva quota se situava en el **22,42%** i el 2025 descendeix fins al **18,05%**, el valor més baix dels darrers cinc anys.

Aquesta reducció coincideix temporalment amb la prohibició d'accés al transport públic i amb un major control sancionador, factors que probablement han reduït el seu atractiu com a mode complementari.

**Gràfic 5:** Evolució de la quota modal del patinet elèctric — 2018–2025

### Evolució de la quota modal (%) del patinet elèctric – Edició 2025

Detall de l'evolució de la quota modal del patinet elèctric a Barcelona. Creix de manera accelerada fins al 2020, s'estabilitza durant el període 2021–2022 i disminueix a partir de 2023.



Dades corresponents al període 2018–2025. No es disposa d'informació per a l'any 2019.  
Fuente: BiciCleta Club de Catalunya (BACC) · Creado con Datawrapper

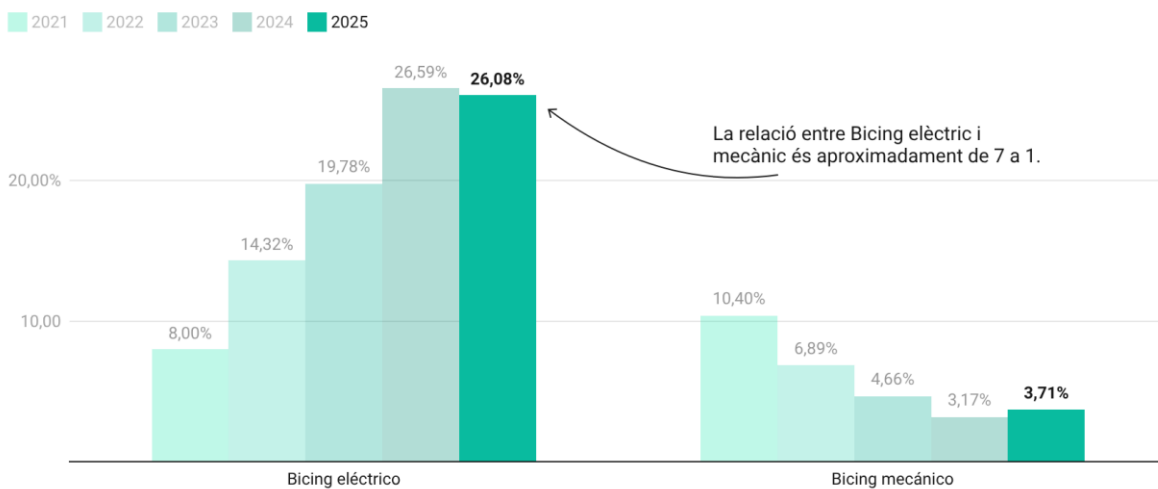
## Evolució de la quota modal de Bicing

El Bicing mostra una **tendència clarament creixent**, impulsada gairebé exclusivament per la seva versió elèctrica. El 2025, el Bicing elèctric arriba al 26,08%, mentre que el Bicing mecànic queda reduït al 3,71%, fet que implica una relació aproximada de 7 bicicletes elèctriques per cada mecànica dins del servei.

**Gràfic 6:** Evolució de la quota modal (%) de Bicing en carrils bici

### Evolució quota modal Bicing en carril bici

evolució de la quota modal (%) del Bicing als carrils bici de Barcelona (2021–2025). Mostra l'evolució diferenciada de les modalitats mecànica i elèctrica.



Quota modal (%) obtinguda mitjançant observació directa en diverses ubicacions analitzades.  
Font: Bicicleta Club de Catalunya • Creat amb Datawrapper

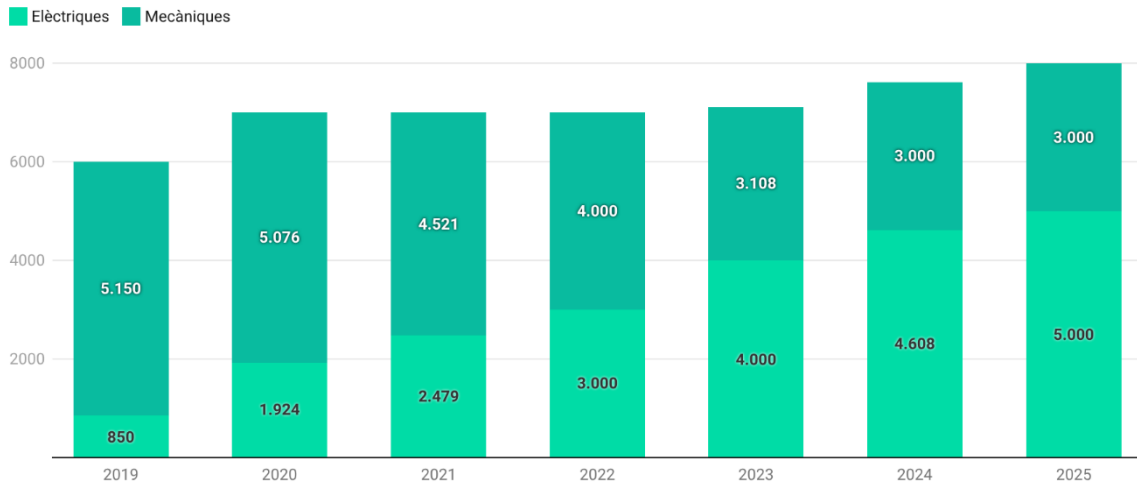
Actualment, la ràtio de bicicletes mecàniques vs elèctriques<sup>3</sup>, és del 62,5% elèctriques (5.000) i del 37,5% (3.000) mecàniques. El creixement sostingut de l'ús del Bicing elèctric no ha estat sempre recolzat pel nombre de bicicletes elèctriques.

<sup>3</sup> Dades de l'Ajuntament de Barcelona a través de les seves fonts oficials. 'Dades bàsics de mobilitat' <https://dades.ajuntament.barcelona.cat/dades-basiques-de-mobilitat/>

**Gràfic 7:** Evolució de Bicing (mecàniques vs elèctriques)

### Evolució de Bicing (mecàniques vs elèctriques)

Detall de l'evolució del nombre total de bicicletes del Bicing, amb el desglossament del nombre de bicicletes mecàniques i elèctriques.



Font: Aj. de Barcelona • Creat amb Datawrapper

Això confirma que el sistema públic de bicicletes s'ha convertit en un vector clau d'electrificació del carril bici.

### Evolució de les tipologies de vehicle als carrils bici

La comparació interanual mostra:

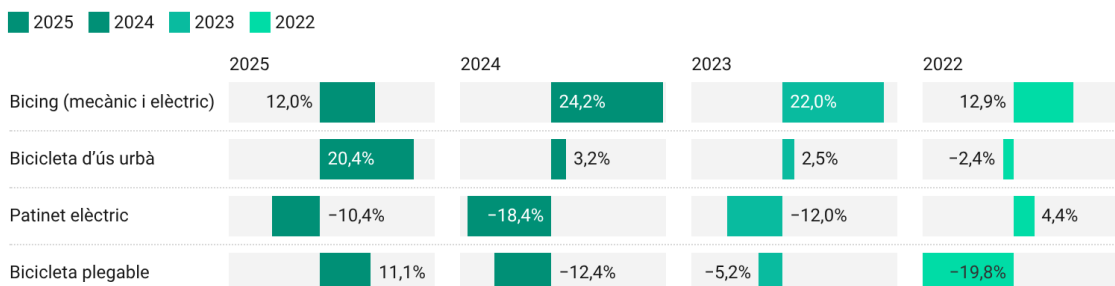
- Creixement sostingut del Bicing
- Caiguda clara del patinet des de 2023
- Descens progressiu de la bicicleta plegable
- Estabilitat relativa de la bicicleta urbana

Aquests canvis reflecteixen una consolidació de l'ús quotidià i compartit davant de modes més volàtils.

**Gràfic 8:** Evolució (en percentatge) 2021-2025 dels diferents tipus de vehicles analitzats als carrils bici

### Evolució dels diferents tipus de vehicles als carrils bici

Comparativa (%) de la quota modal de cada tipus de vehicle entre els anys 2021, 2022, 2023 i 2024.



Un percentatge positiu indica un increment de la quota modal, mentre que un percentatge negatiu indica una disminució del seu ús. Les variacions petites no es consideren significatives.

Font: Bicicleta Club de Catalunya • Creat amb Datawrapper

La quota modal de 2025, contextualitzada amb l'evolució recent, proporciona una lectura clara de l'estat actual de la mobilitat ciclista a Barcelona. La transformació en l'ús d'algunes tipologies, especialment els vehicles elèctrics i els serveis compartits, subratlla la importància de continuar monitoritzant la xarxa ciclista per anticipar canvis i adaptar la infraestructura a les necessitats reals de la ciutadania.

### 4.3. Repartiment de vehicles elèctrics vs mecànics

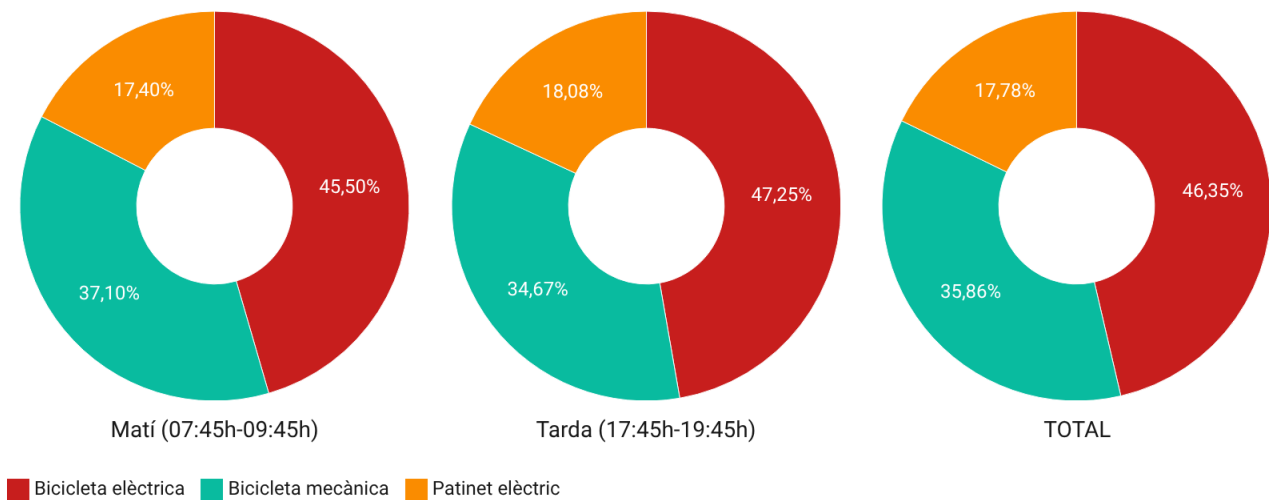
El 2025, els vehicles elèctrics concentren el **64,13%** dels desplaçaments observats, davant del **35,86%** de bicicletes mecàniques.

- **Bicicleta elèctrica:** 46,35 %
- **Bicicleta mecànica:** 35,86 %
- **Patinet elèctric:** 17,78 %

**Gràfic 9:** Distribució (%) en funció del tipus de propulsió

#### Quota modal (%) en funció del tipus de propulsió – Edició 2025

Percentatge (%) segons el tipus de propulsió (mecànica vs. elèctrica)



Dades 2025

Font: Bici Club de Catalunya (BACC) • Creat amb Datawrapper

La bicicleta elèctrica és el **mode dominant** del carril bici de Barcelona, per davant tant de la bicicleta mecànica com del patinet.

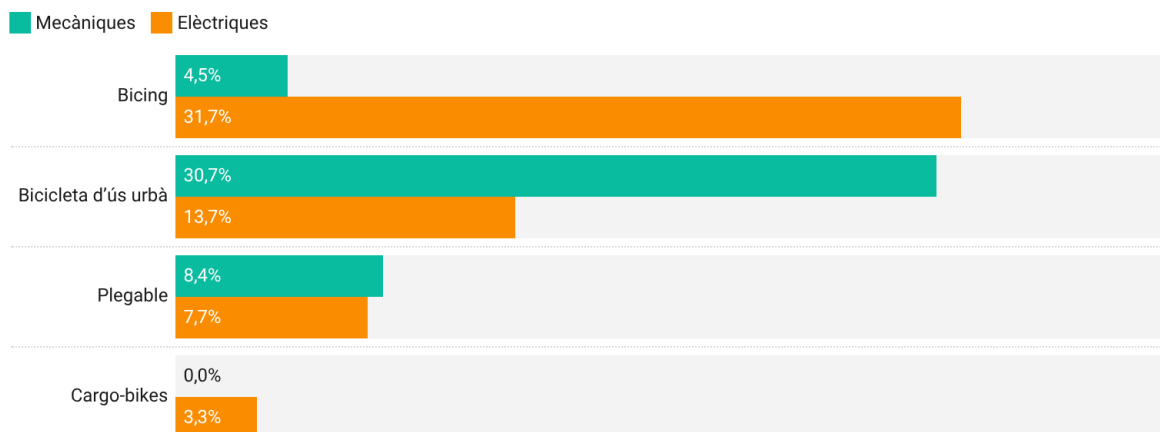
- **Repartiment elèctric/mecànic de les bicicletes**

Per aprofundir en l'ús de la propulsió dins del grup de bicicletes, s'analitza la quota modal entre models elèctrics i mecànics en cada tipologia: Bicing, bicicletes urbanes, plegables i cargo-bikes.

**Gràfic 10:** Quota (%) modal en funció de la propulsió de la bicicleta

### Quota (%) en funció del tipus de propulsió – Bicicletes 2025

Percentatge (%) segons el tipus de propulsió de la bicicleta (mecànica vs. elèctrica). Només s'inclouen bicicletes.etas.



Total observacions: 10.566

Font: Bicicleta Club de Catalunya (BACC) • Creat amb Datawrapper

- **Bicing:** 31,7 % elèctric vs 4,5 % mecànic. Electrificació gairebé total tot i que encara hi ha més de 3.000 bicicletes mecàniques.
- **Bicicleta urbana:** 13,7 % elèctrica vs 30,7 % mecànica. Transició en curs.
- **Plegables:** repartiment equilibrat.
- **Cargo-bikes:** exclusivament elèctriques (3,3 %).

## 4.4. Bretxa de gènere

L'informe analitza la bretxa de gènere observada als carrils bici a partir de la identificació visual d'homes i dones als vídeos. Tot i que es tracta d'una estimació (no d'una enquesta), aquesta aproximació permet comparar edicions i observar tendències en la participació femenina en la mobilitat ciclista i en l'ús del patinet elèctric.

En el conjunt de les sis ubicacions observades, **durant l'edició 2025 s'estima que el 30,70% de les persones usuàries són dones i el 69,30% són homes**. En termes pràctics, per cada 10 persones que circulen pels carrils bici, aproximadament 3,1 són dones.

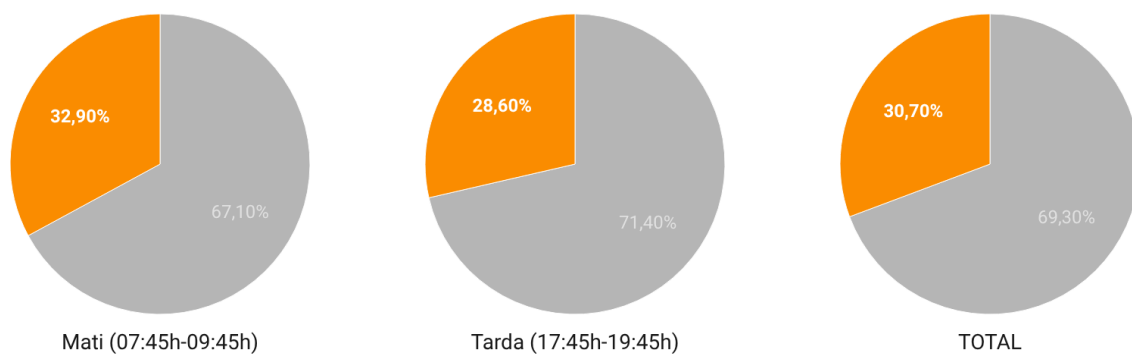
Les diferències per franja horària són rellevants. En la franja de matí, la participació femenina arriba al 32,90%, mentre que en la franja de tarda descendeix fins al 28,60%, fet que indica una bretxa més acusada en els desplaçaments vespertins.

**Gràfic 11:** Bretxa de gènere als carrils bici

### Bretxa de gènere als carrils bici I - Edició 2025

En percentatge (%) sobre el total d'usuaris. Inclou bicicletes i patinets.

■ Home ■ Dona



Mitjana percentual de la bretxa de gènere per a les ubicacions analitzades.

Fuente: BiciCleta Club de Catalunya · Creado con Datawrapper

### Evolució històrica de la bretxa de gènere (2021–2025)

La sèrie històrica de la Radiografia BACC permet observar l'evolució de la participació femenina als carrils bici durant els darrers cinc anys. En el total agregat, la participació femenina descendeix de manera sostinguda: passa del 35,60% el 2021 al 30,70% el 2025.

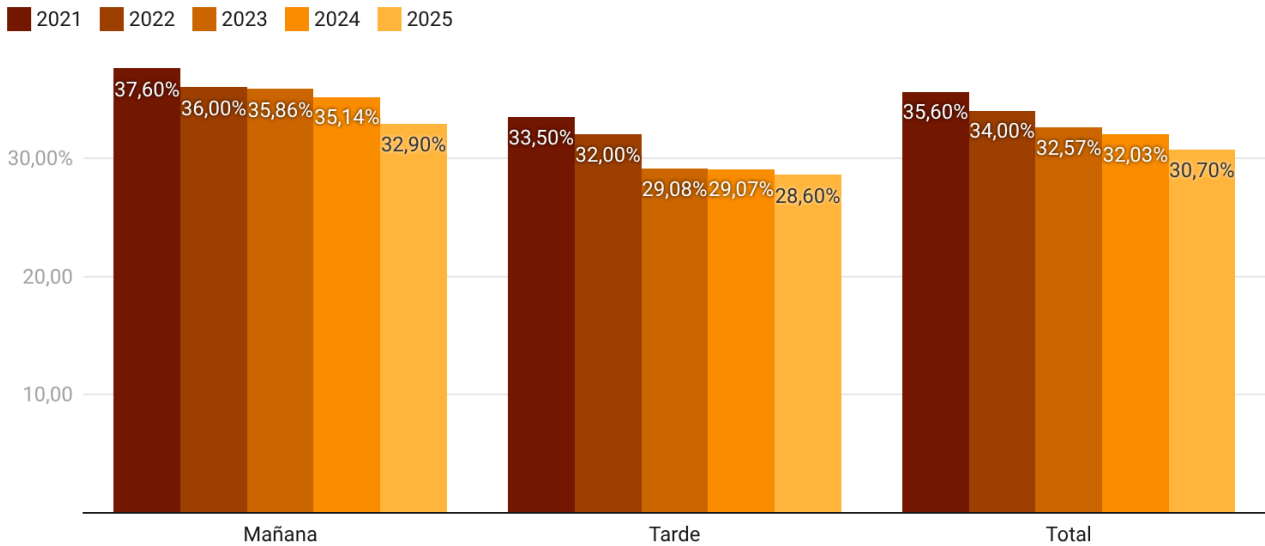
L'evolució per franges reproduïx un patró estable en tota la sèrie: la participació femenina tendeix a ser més alta al matí i més baixa a la tarda, mantenint-se la tarda com el període amb més bretxa.

Aquesta evolució s'ha d'interpretar com un canvi en el pes relatiu dins del conjunt de la mobilitat observada: el descens percentual no implica necessàriament una caiguda absoluta del nombre de dones, però sí que indica que, en el repartiment agregat, el creixement de l'ús observat no es distribueix de manera proporcional entre gèneres.

Gràfic 12: Evolució de la bretxa de gènere observada (2021-2024)

## Evolució de la bretxa de gènere als carrils bici de Barcelona

Evolució de la bretxa de gènere observada als carrils bici de Barcelona (2021-2025) dins de la Radiografia BACC



La bretxa de gènere observada augmenta com més baix és el percentatge.

Font: BiciCleta Club de Catalunya (BACC) • Creat amb Datawrapper

## Evolució de la bretxa de gènere — Només bicicletes

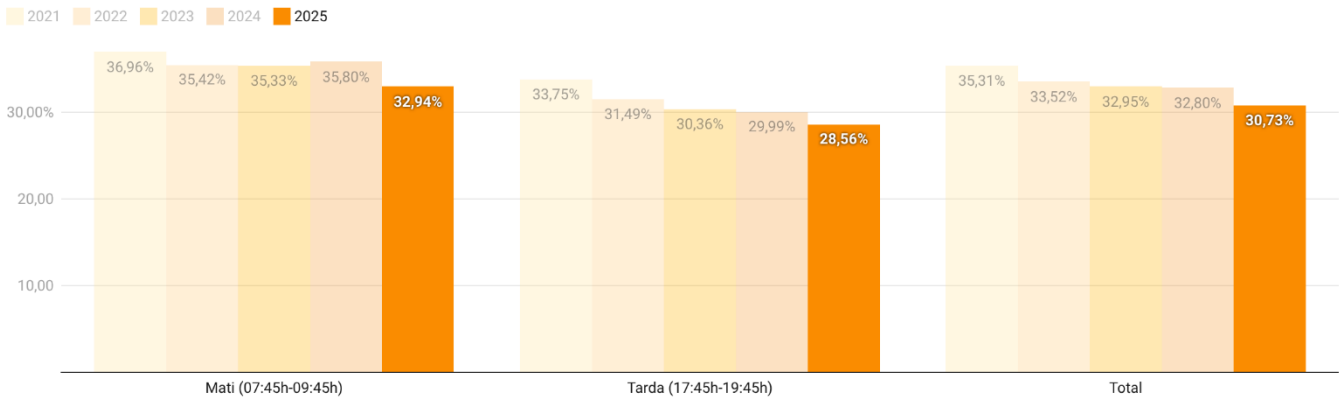
Per evitar l'efecte del patinet elèctric —que presenta patrons de participació femenina diferents— s'analitza de manera separada el conjunt de **bicicletes** (excloent-hi el patinet elèctric i les cargo-bikes). Aquest enfocament permet aïllar l'evolució de la bretxa dins del sistema ciclista.

El 2025, la participació femenina en el conjunt de bicicletes se situa en el **30,73%**. En termes històrics, l'indicador mostra una reducció progressiva del pes relatiu de les dones dins de les bicicletes: **passa del 35,31% el 2021 al 30,73% el 2025**. Per franges, la participació femenina torna a ser superior al matí (**32,94%**) respecte de la tarda (**28,56%**), reproduint el patró ja observat en el conjunt total.

**Gràfic 13:** Evolució de la bretxa de gènere observada (2021-2025). Només bicicletes

### Evolució de la bretxa de gènere als carrils bici de Barcelona – Només bicicletes

Avaluació de la bretxa de gènere observada als carrils bici de Barcelona (2021-2025) dins de la Radiografia BACC.



La bretxa de gènere observada augmenta com més baix és el percentatge. S'exclouen els patinets elèctrics i les cargo-bikes.  
 Font: BiciCleta Club de Catalunya (BACC) • Creat amb Datawrapper

### Bretxa de gènere segons tipus de vehicle

L'anàlisi per tipus de vehicle aporta matisos importants, ja que la participació femenina varia segons la tipologia observada. El 2025, algunes categories se situen més a prop del llindar de paritat (50%), mentre que d'altres presenten bretxes més acusades.

En termes generals, s'observa que:

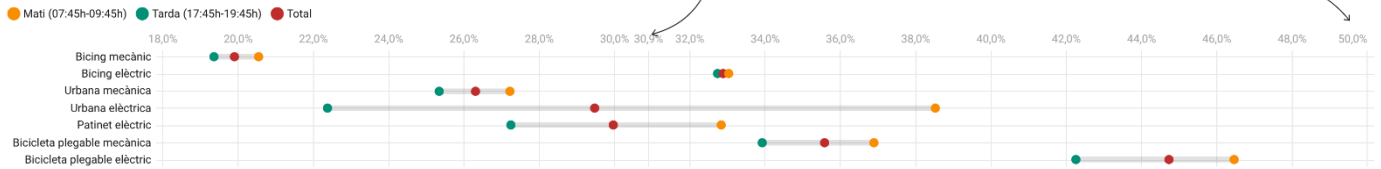
- El **Bicing** (especialment el Bicing elèctric) presenta valors de participació femenina relativament més alts dins del conjunt de tipologies, situant-se a prop de la mitjana global del sistema.
- Les **bicicletes urbanes**, especialment en la seva versió mecànica, i el patinet elèctric tendeixen a concentrar els valors més baixos de participació femenina.
- Les **bicicletes plegables** mostren un comportament més equilibrat, amb diferències moderades entre mecàniques i elèctriques.

A més, el gràfic permet observar que les diferències per franja (matí/tarda) no són homogènies: en algunes tipologies la bretxa augmenta a la tarda, mentre que en d'altres es manté més estable, fet que suggereix patrons horaris diferents segons el vehicle.

**Gràfic 14:** Bretxa de gènere per tipus de vehicle, incloent-hi mecàniques i elèctriques.

**Bretxa de gènere de cada tipus de vehicle – Edició 2025**

Percentatge sobre el total d'usuaris per tipus de vehicle. Any 2025.



Dades obtingudes a partir de les medicions realitzades a les ubicacions seleccionades. Com més baix és el percentatge, més gran és la bretxa de gènere  
 Font: BiciCleta Club de Catalunya - Creat amb Datawrapper

En conjunt, **l'edició 2025 confirma que la bretxa de gènere als carrils bici de Barcelona continua sent significativa.** La lectura per franges horàries i per tipus de vehicle reforça la utilitat de l'indicador per avaluar l'accés equitatiu a la mobilitat activa i per orientar polítiques públiques que fomentin una major igualtat en l'ús de la bicicleta i de la resta de modes associats.

## 5. Conclusions

**L'edició 2025 de la Radiografia BACC confirma**, amb dades observades i comparables, una realitat ja coneguda: **el patró d'ús dels carrils bici de Barcelona es manté essencialment estable.**

En un context en què no s'han produït canvis estructurals a la xarxa —noves connexions, millores rellevants de seguretat o facilitats sistemàtiques per a l'aparcament segur de bicicletes—, no s'ha observat una transformació significativa ni en qui utilitza la infraestructura ni en com la utilitza. La xarxa continua sent utilitzada majoritàriament pels mateixos perfils que ja hi eren presents fa anys.

**La bicicleta continua sent el mode clarament predominant, amb una quota del 81,95% el 2025**, pràcticament idèntica a la dels darrers exercicis. En termes operatius, el repartiment modal del sistema no ha canviat de manera rellevant.

**El patinet elèctric continua formant part del sistema, però amb una tendència descendent.**

Després d'assolir un màxim el 2022, la seva quota s'ha reduït aproximadament un 40%, fins a situar-se en el 18,05% el 2025, el valor més baix de tota la sèrie recent. Malgrat aquesta caiguda, continua representant gairebé dos de cada deu desplaçaments, per la qual cosa continua sent un component estructural de la xarxa, tot i que clarament condicionat pels canvis regulatoris i el reforç del control. Tot apunta que el seu pes continuarà disminuint si aquest marc es manté.

**El canvi més profund del període 2021–2025 és l'electrificació del sistema.** El 2025, el 64,13% dels desplaçaments ja es realitza amb vehicles elèctrics (bicicleta elèctrica o patinet), davant del 35,86% de bicicletes mecàniques. Dins del sistema ciclista, la bicicleta elèctrica s'ha convertit en l'opció dominant.

Aquesta dominància està impulsada especialment pel Bicing elèctric, que el 2025 (26,08%) multiplica per set la quota del Bicing mecànic (3,71%). Aquesta transició tecnològica també s'observa en les bicicletes urbanes i plegables, consolidant un model de mobilitat cada cop més recolzat en l'assistència elèctrica.

L'evolució de la bretxa de gènere reforça aquesta lectura estructural. **La participació femenina passa del 35,6% el 2021 al 30,7% el 2025 en el conjunt del sistema. En la franja de tarda, el valor descendeix fins al 28,6%.**

No es tracta d'una retirada de les dones, sinó d'una asimetria en l'adopció de les tipologies que estan liderant el sistema —especialment el Bicing elèctric i la bicicleta urbana elèctrica—, el creixement de les quals es concentra en major mesura en els homes. La infraestructura actual no està generant les condicions de seguretat, continuïtat i confort necessàries per atreure nous perfils femenins.

En síntesi, entre 2021 i 2025 el sistema ciclista de Barcelona s'ha electrificat, però no s'ha fet més equitatiu ni més divers. La Radiografia 2025 no descriu un punt d'inflexió, sinó una continuïtat: **els carrils bici funcionen avui de manera molt similar a com ho feien fa cinc anys.**

Si no s'intervé sobre la infraestructura i el seu disseny, la bretxa no es tancarà. És prioritari i urgent aplicar les recomanacions<sup>4</sup> de perspectiva de gènere per reduir aquesta bretxa, millorant la seguretat i l'accessibilitat de la infraestructura ciclista. Si no es duu a terme cap acció, les dades no milloraran.

---

<sup>4</sup> Recomanacions del Col·lectiu Punt 6 clau, com les recollides a '**Movilidad ciclista y género. Un análisis feminista interseccional**' (2023) o '**Estudio de movilidad ciclista en Barcelona des de una perspectiva feminista**' (2019-2021).

## 6. BACC Recomana – Accions urgents

L'evolució 2021–2025 de la Radiografia BACC mostra un patró clar: la xarxa ciclista de Barcelona ha crescut, però no s'ha tornat més inclusiva, més segura ni més equilibrada.

La bretxa de gènere no es redueix, els patrons horaris es mantenen estables i els conflictes de convivència persisteixen. En aquest context, les recomanacions no es poden limitar al manteniment rutinari de la infraestructura ni a declaracions generals de suport a la mobilitat activa.

Cal intervenir sobre els factors estructurals que estan condicionant l'evolució del sistema.

### 1. Eliminar punts de fricció estructural a la xarxa

No n'hi ha prou amb ampliar o millorar els carrils. **És imprescindible intervenir** als punts que expulsen els perfils més vulnerables, com dones, persones grans o infants.

#### Accions prioritàries:

- Identificar, a partir de dades de sinistralitat i “near-misses”, els trams on es concentren avançaments forçats, invasions motoritzades o girs conflictius.
- Intervenir aquests punts mitjançant:
  - Segregació física contínua
  - Redisseny de creuaments
  - Eliminació de girs perillosos

Sense la correcció d'aquests punts crítics, **la bretxa de gènere no es reduirà**. Ni millorarà la seguretat ni augmentarà el nombre d'usuaris.

### 2. Protegir el carril bici com a infraestructura de transport, no com a pintura

Les dades mostren una xarxa intensament utilitzada i estable. Tot i això, una part rellevant de la infraestructura **continua sent vulnerable al trànsit motoritzat**.

#### Accions prioritàries:

- Substituir separadors degradats per elements de protecció rígids i continus.
- Assegurar que el 100% dels carrils bici estiguin segregats.
- Redissenyar els carrils bici existents que no compleixin els nous criteris.
- Millorar la guia de disseny de carrils bici de l'Ajuntament de Barcelona.

Una infraestructura percebuda com a fràgil no atraurà nous perfils d'usuaris.

### 3. Senyalització i llegibilitat orientades a la convivència real

El repte no és augmentar la senyalització, sinó reduir l'ambigüitat del disseny viari.

#### Accions prioritàries:

- Marcar amb claredat els creuaments prioritaris i les zones compartides.
- Eliminar configuracions que indueixen a la invasió del carril bici.

La convivència es basa en el disseny de l'espai públic, no únicament en el comportament individual.

### 4. Aparcament segur com a palanca d'ús quotidià

L'ús estable de la xarxa suggereix que moltes persones no allarguen els seus trajectes per falta d'aparcament segur.

#### Accions prioritàries:

- Creació d'una xarxa d'aparcabicis coberts i vigilats a:
  - Estacions de transport
  - Centres educatius, de salut i instal·lacions públiques
  - Nòduls d'alta demanda
- Aparcaments de llarga durada per a bicicletes elèctriques i cargo-bikes.

Sense resoldre la seguretat a l'aparcament, el creixement de l'ús quotidià continuarà limitat.

### 5. Política explícita de reducció de la bretxa de gènere

Cinc anys de dades mostren que la **bretxa no es corregeix sola**. De fet, l'evidència indica que està empitjorant.

#### Accions prioritàries:

- Millorar la il·luminació, visibilitat, continuïtat dels itineraris i seguretat a la infraestructura.
- Avaluar les intervencions incorporant indicadors de gènere, no només de volum d'ús.

La bretxa de gènere està vinculada principalment al disseny de la infraestructura i a les condicions de seguretat percebuda.

## 6. Compliment normatiu i protecció activa d'usuaris vulnerables

**La convivència no s'auto-regula.** I les dades mostren que els conflictes persisteixen.

**Cal exigir de manera urgent** a la Guàrdia Urbana:

- El control sistemàtic d'invasions del carril bici.
- La intervenció davant d'infraccions motoritzades que afecten persones ciclistes.
- Campanyes de control en punts d'alta fricció.
- Definició de protocols específics davant l'assetjament vial.

Sense compliment de la normativa i sense sancions al trànsit rodat, la xarxa es degrada.

## 7. Incorporar els “near-misses” com a indicador oficial

La sinistralitat només mostra una part del problema, i només aquella que ha necessitat actuació policial o sanitària.

**És imprescindible:**

- Crear un sistema municipal de registre de conflictes, avançaments perillosos i invasions del carril bici.

La incorporació d'aquests indicadors permetria anticipar riscos i millorar la gestió de la xarxa. **Allò que no es mesura no existeix i no es corregeix.**

## 8. Sistemes de comptatge i manteniment com a eina de gestió, no de propaganda

Les dades disponibles continuen sent incompletes. La Radiografia BACC complementa la informació existent, però no cobreix la totalitat de la xarxa ni la seva connexió metropolitana.

**Accions prioritàries:**

- Instal·lar comptadors automàtics als principals eixos ciclistes.
- Integrar els comptatges manuals i automàtics en una base de dades pública.
- Establir protocols de manteniment basats en el volum real d'ús i la fricció observada.

Gestionar la xarxa sense informació completa sobre el seu ús limita la capacitat de planificació i millora.

**Bicicleta Club de Catalunya-BACC**

**C/Providència, 42,**

**08012 - Barcelona**

**[bacc@bacc.cat](mailto:bacc@bacc.cat) - [www.bacc.cat](http://www.bacc.cat)**

