Wydzielanie buspasów to jeden z celów Wrocławskiej Polityki Mobilności. Szybsza i punktualna komunikacja zbiorowa stanowi rzeczywistą alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego. Bezpośrednim efektem powinno być zwiększenie punktualności komunikacji zbiorowej. Projekt odpowiada na potrzeby pasażerów i będzie sprzyjać promocji autobusuwśród mieszkańców. To, że w obecnie autobus stoi w korku, powoduje zwiększenie czasu podróży i odpływanie pasażerów do komunikacji indywidualnej.
 Wydzielenie polepszy też sytuację służb pogotowia ratunkowego i straży pożarnej które zyskają stale wolną od korków drogę. Usprawnienie działania służb poprawi stan bezpieczeństwa wrocławian. Projekt wpisuje się w postulowane przez miasto zmiany wzdłuż ulicy Świdnickiej.

Wspieranie wydzielenia jest zgodne z zapisami Polityki Mobilności i uchwałą nr XLVIII/1169/13. Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013. W niej znajduje się zapis postulujący: *,,priorytet dla wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej w stosunku do jej przebudowy i rozbudowy*”. Strona 6: *,,zachęcanie do odbywania podróży w mieście środkami transportu nie samochodowego”* . Strona 7 *:,,zakłada się podnoszenie standardu przewozów pasażerów środkami transportu zbiorowego, wydzielanie specjalnych korytarzy komunikacyjnych dla transportu zbiorowego”.* Strona 12 : *,,w obszarze ochrona środowiska za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:
- działania zwiększające liczbę podróży w mieście realizowanych transportem zbiorowym”.*

Wydzielanie osobnych korytarzy jest spójne z przyjętym niedawno Planem Zrównoważonego Transportu. Na stronie 15: ,,*zakłada się zwiększenie prędkości handlowej pojazdów transportu zbiorowego w wyniku rozbudowy i modernizacji”.* Strona 21: „*Plan transportowy odnosi się bezpośrednio do celów: zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości systemów transportu i komunikacji[…]promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.”* Strona 31:*Priorytet systemowy dla transportu zbiorowego. Wydzielone pasy i torowiska. Uprzywilejowanie w ruchu*. *Dla realizacji celów określonych w Uchwale, przy uwzględnieniu strategii zrównoważonego rozwoju, przyjęto następujące zadania priorytetowe w zakresie transportu zbiorowego: […]poprawę warunków ruchu tramwajów i autobusów w celu skrócenia czasów przejazdu na poszczególnych liniach, zwłaszcza przy przejazdach przez centrum miasta (tworzenie wydzielonych torowisk i pasów autobusowych oraz systemów sygnalizacji preferencyjnych dla transportu zbiorowego).”.* Strona 38:,, *Analizując[…] stwierdzono, że należy dążyć do podniesienia priorytetu przejazdu dla transportu zbiorowego, nawet, jeżeli ma się to odbywać kosztem przepustowości elementów systemu ulicznego przeznaczonych dla ruchu indywidualnego. Może on być realizowany przez odpowiednią regulację światłami i oznakowaniem, wydzielanie tras transportu zbiorowego, przeznaczeniu niektórych ulic wyłącznie dla transportu zbiorowego.”* Strona 83:,, *Zwiększanie prędkości komunikacyjnej, w tym poprzez wydzielanie ich z ruchu, wprowadzania pasów specjalnych i jezdni dla autobusów’*

Wspieranie wydzieleń jest zgodne również z polityką władz miasta:

Wojciech Szymański: Jechał pan ostatnio ulicą Traugutta?
Rafał Dutkiewicz: Tak, ale wcześnie rano, więc problemów z przejazdem nie miałem.
Kierowcy mają.
- **Jeśli się preferuje transport zbiorowy, a taką we Wrocławiu prowadzimy politykę, to dzieje się to kosztem kierowców. Nie wszędzie, ale na Traugutta tak akurat jest, bo tam wydzieliliśmy torowisko.** Podobna krytyka spada na nas, gdy np. kosztem jezdni budujemy ścieżki rowerowe. Dla aut zostaje mniej miejsca. Dodam, że wydzielenie torowiska na Traugutta to jedno z zadań, na które głosowali wrocławianie w ramach budżetu obywatelskiego.
W sprawie Traugutta protestują nawet radni pana klubu. Wycofa się pan ze zmian?
- Przyglądamy się sytuacji, ale nie planujemy cofnięcia decyzji. Rozumiem irytację kierowców, gdy stoją w korkach.
Ale?
- Ale taka jest cywilizacyjna konieczność. Metropolie w całej Europie stawiają na komunikację publiczną, kosztem indywidualnej. W naszym mieście gwałtownie rośnie grupa mieszkańców, która popiera zamykanie centrum miasta dla ruchu samochodów. Z badań wynika, że blisko trzy czwarte wrocławian tak uważa.(Tak wynika z zapisów strategii Wrocław 2030)W krajach rozwiniętych, a Polska już jest w tym gronie, mamy do czynienia ze zjawiskiem stałego przyrostu liczby aut. Jest ich nadmiernie dużo, co powoduje, że miasta muszą uruchamiać mechanizmy ograniczające ich udział w ruchu ulicznym. My to też robimy.

[http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,142076,20858949,dutkiewicz-o-ponownym-kandydowaniu-starciu-z-obozem-pis-i-in.html#ixzz4NhuNYOxe](http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1%2C142076%2C20858949%2Cdutkiewicz-o-ponownym-kandydowaniu-starciu-z-obozem-pis-i-in.html#ixzz4NhuNYOxe)

Ponadto wydzielenia i uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej jest zbieżne z działaniami miasta na rzecz uzyskania nagrody Zielonej Stolicy Europy. Wydzielenie torowisk/buspasów wpisywałoby się idealnie w tę strategię i zwiększyło szanse Wrocławia w staraniach o uzyskanie tej prestiżowej nagrody. Prezydent Rafał Dutkiewicz: *Składając aplikację mówimy Europie, że będziemy dbać o czyste powietrze i wodę, dostęp do terenów zielonych oraz przewodnictwo miasta w kwestii rozwiązywania istotnych problemów, takich jak zmiana klimatu i utrata bioróżnorodności.* [http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35771,20862358,wroclaw-bedzie-staral-sie-o-tytul-zielonej-stolicy-europy.html#ixzz4NnuaugTO](http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1%2C35771%2C20862358%2Cwroclaw-bedzie-staral-sie-o-tytul-zielonej-stolicy-europy.html#ixzz4NnuaugTO)

Wydzielanie osobnych korytarzy jest również z zapisami strategii Wrocław 2030. W związku z tworzeniem Strategii Wrocław 2030 przeprowadzono badania dotyczące oceny potencjału Wrocławia i strategii rozwojowych miasta. Ich wyniki zaprezentowano w poniedziałek, 17 października 2016 r. Badania przeprowadzano od 28 czerwca do 18 lipca na reprezentatywnej próbie 1000 mieszkańców (uwzględniając m.in. wiek 18-70 lat, płeć, wykształcenie, zamieszkanie oraz sytuację rodzinną i ekonomiczną).– Takie badania przeprowadzono po raz pierwszy w historii miasta. Chcieliśmy zobaczyć, co mieszkańcy sądzą o mieście i jakie miasto chcieliby widzieć w przyszłości – mówi prof. Andrzej Łoś, koordynator Strategii Wrocław 2030. Najwięcej respondentów wskazuje na „cele miejskie” – podkreślające rolę dobra wspólnego w tworzeniu jakości życia mieszkańców, związane z polityką proekologiczną, rewitalizacji obszarów miasta i polityką transportową.. **Na pytanie, jaką politykę transportową powinno przyjąć miasto, najwięcej osób (prawie 68 %) było za wspieraniem transportu zbiorowego, kosztem indywidualnego.**

<http://www.wroclaw.pl/strategia-rozwoju-wroclawia-2030/strategia-wroclaw-2030-wyniki-badan-mieszkancow>