

- Plan Transportowy zawiera warianty i opcje inwestycyjne, które zawarte zostały w innych dokumentach strategicznych - są nieaktualne, nie odnoszą się do stanu rzeczywistego (rok 2015/2016)
- Sieć publicznego transportu zbiorowego na rok 2022 rys. 52 uwzględnia tylko centralną część miasta. Korytarze publicznego transportu zbiorowego winny być przedłużone do dużych ośrodków mieszkalnych tj. Maślice, Leśnica, Muchobór Wielki, Klecina, Ołtaszyn, Jagodno, Brochów, Sępólno, Swojczyce/Wojnow.
- Schemat funkcjonalny planowanej sieci dla 2022 rok uwzględnia inwestycje nie określone w Planie Transportowym takie jak tramwaj na Maślice, tramwaj na ul. Na Ostatnim Groszu, tramwaj wzdłuż ul. Borowskiej
- Na podstawie jakich czynników określono wzrost prędkości transportu indywidualnego i zbiorowego na odcinku Plac Grunwaldzki - Dembowskiego. Inwestycja w postaci budowy Alei Wielkiej Wyspy diametralnie wpłynie na ruch na tej osi (wzrostu ruchu na odcinku Rondo Reagana - Aleja Wielkiej Wyspy). Podobnie na odcinku Drobnera - Sobieskiego - brak bezpośrednich inwestycji nie może skutkować wzrostem prędkości na tym odcinku.
- Niewielka liczba projektów transportowych określona jako „flagowe”
- Inwestycja „Uruchomienie pierwszej linii kolejowo-tramwajowych przewozów aglomeracyjnych — linia tramwaju dwusystemowego” do 2020 ujęta w ZIT WrOF jest niemożliwa ze względu na przepisy dotyczące transportu kolejowego (tramwaj dwusystemowy jest zbyt lekkim pojazdem, aby mógł kursować po liniach kolejowych)
- Stwierdzenia dotyczące rozwoju sieci tramwajowej, które rzutować będą na zmniejszenie zapotrzebowania na przewozy autobusowe są nieracjonalne. Rozwój przestrzenny miasta, a także rozbudowa przede wszystkim osiedli mieszkalnych na terenach peryferyjnych wymagać będzie rozwoju systemu transportu autobusowego - dowozowego do węzłów przesiadkowych. Ponadto ujęte w Planie Transportowym inwestycje związane z budową nowych linii tramwajowych nie będą w stanie kompleksowo obsłużyć nowych obszarów - np. mieszkańcy osiedla Nowy Dwór nadal będą musieli wykorzystać autobus aby dojechać z okolic obecnej pętli autobusowej, stacji kolejowej Wrocław Nowy Dwór, ul. Rogowskiej do powstałej linii tramwajowej w ul. Strzegomskiej. Dynamicznie rozwijające się osiedla będą wymagały uruchomienia nowych linii

komunikacyjnych, które będą w stanie obsłużyć zwiększone potoki pasażerskich - komunikacja autobusowa jest już niewydolna na takich osiedlach jak: Pracze Odrzańskie, Maślice, Stabłowice, Złotniki, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Jagodno.

- Zastosowanie bagażników rowerowych wpłynie negatywnie na funkcjonowanie linii komunikacyjnych (opóźnienia wynikające z czasu, który poświęci kierowca na montaż roweru na bagażniku czy też wymóg dodatkowych kwalifikacji kierowców w przypadku zastosowania bagażników w formie przyczepy - prawo jazdy kat. D + E).
- Standardy obsługi związane z konstrukcją i wyposażeniem pojazdów - obecnie miasto Wrocław posiada w 100% autobusów niskopodłogowych, wskaźnik 25% udział tramwajów niskopodłogowych do 2022 roku jest zbyt niskim wskaźnikiem, ponieważ przy realizacji wspomnianych w Planie Transportowym wskaźnik ten będzie zdecydowanie wyższy.
- Ze względu na dalszy rozwój technologii związanym z zastosowaniem alternatywnych źródeł zasilania pojazdów komunikacji miejskiej (autobusów), a także dalszej zawodności (brak współmiernych korzyści w stosunku do poniesionych kosztów) systemów hybrydowych, a także autobusów w pełni elektrycznych korzystniejszym rozwiązaniem byłoby określenie wskaźnika (%) autobusów niskoemisyjnych - większa elastyczność dla MPK Wrocław.
- Plan transportowy nie uwzględnia żadnych konkretnych rozwiązań dotyczących dopasowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Pominęto całkowicie problem nowych osiedli, które cierpią na brak dostępu do transportu zbiorowego. Całość planu dotyczy w głównej mierze centralnej części miasta i sztandarowych projektów, które skierowane są wyłącznie do ograniczonej grupy mieszkańców.