

umożliwiający wykonywanie różnorodnych analiz przestrzennego rozkładu ruchu (w tym pasażerskiego transportu zbiorowego), również w zakresie planowania i rozbudowy sieci drogowej i transportu publicznego, zarządzania ruchem (wprowadzanie optymalnych wariantów organizacji ruchu) itd.

- Dysponowanie cyklicznie wykonywanymi „Raportami o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego” dla Bydgoszczy i Torunia identyfikujących problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego na ich terenie, będących podstawą wyboru „czarnych punktów” na sieci i projektów ich przebudowy.
- Dobrze wyszkolona kadra inżynierska w Bydgoszczy i Toruniu oraz dobrze rozwinięte wyższe szkolnictwo techniczne o specjalności inżynierii drogowej i transportu.
- Korzystne uwarunkowania rozwoju społeczno-gospodarczego następujących gmin:
 - demograficzne (wzrost liczby mieszkańców, dodatni przyrost naturalny, korzystne saldo migracji) występujące w gminach: Białe Błota, Dąbrowa Chełmińska, Dobrcz, Koronowo, Nowa Wieś Wielka, Osielsko, Sicienko, Czernikowo, Lubicz, Łubianka, Łysomice, Obrowo, Wielka Nieszawka, Zławieś Wielka, Łabiszyn, Nakło nad Notecią, Szubin, a także wzrost albo stabilizacja liczby uczniów szkół podstawowych i gimnazjów w gminach: Białe Błota, Osielsko, Obrowo, Zławieś Wielka,
 - gospodarcze (wzrost albo stabilizacja liczby pracujących, spadek albo stabilizacja liczby bezrobotnych) w gminach: Białe Błota, Dąbrowa Chełmińska, Dobrcz, Koronowo, Nowa Wieś Wielka, Osielsko, Sicienko, Solec Kujawski, Lubicz, Łubianka, Obrowo, Wielka Nieszawka, Zławieś Wielka, Kowalewo Pomorskie, Nakło nad Notecią,
 - ekonomiczne (dodatnie saldo budżetu) w gminach: Koronowo, Sicienko, Chełmża (miejska), Łubianka, Łysomice oraz w powiecie bydgoskim.
- Umiejętność pozyskiwania i wydatkowania środków finansowych z funduszy UE przez władze samorządowe (zwłaszcza przez władze Torunia i Bydgoszczy), a także realizacji inwestycji z tych środków. Efektem tych działań jest sukcesywne oddawanie, zwłaszcza w ostatnich latach, do eksploatacji nowych i ważnych inwestycji drogowych na obszarze Partnerstwa (np. w Bydgoszczy - Trasa Uniwersytecka, w Toruniu - Trasa Wschodnia) spełniających również istotną rolę w układzie

- niskiej jakości oferowanych usług,
- małej atrakcyjności dla pasażerów układu przestrzennego linii kolejowych,
- braku odpowiedniej integracji z drogowym transportem publicznym,
- złego stanu technicznego infrastruktury kolejowej liniowej (niskie prędkości eksploatacyjne) oraz punktowej (dworce i przystanki).

- Brak hierarchizacji sieci drogowej na Obszarze Partnerstwa, podobnie jak w przypadku krajowej i wojewódzkiej sieci drogowej (patrz SWOT uwarunkowania zewnętrzne).
- Zbyt mała przepustowość niektórych ważnych elementów sieci drogowej na Obszarze Partnerstwa, zwłaszcza w dużych miastach.
- Brak w ostatnich latach na Obszarze Partnerstwa nowych znaczących inwestycji drogowych na sieci dróg krajowych i wojewódzkich (przy ciągłym wzroście ruchu (o 22% - drogi krajowe i o 23% - drogi wojewódzkie) powodujące pogarszanie warunków i bezpieczeństwa ruchu na tych sieciach.
- Brak wprowadzania na Obszarze Partnerstwa na dużą skalę odpowiednio urządzanych komunikacyjnych stref prędkości w dużych i średnich miastach, a także przy przejściach przez małe miejscowości ważnych, tranzytowych ciągów drogowych w celu poprawy warunków życia mieszkańców, a także bezpieczeństwa ruchu.
- Niezadowolający stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg Obszaru, często wynikający z zastosowania nietypowych, nieczytelnych, niezrozumiałych i nieprzejrzystych dla użytkowników rozwiązań infrastruktury drogowej.
- Bardzo słaba jakość większości dróg powiatowych i gminnych.
- Niekorzystnie rozwinięte podstawowe układy drogowe w dużych miastach Obszaru:
 - ukierunkowane przede wszystkim na podróże do centrum miasta,
 - brak ciągów drogowych średnicowych oraz okalających centralne oraz śródmiejskie obszary miasta (konieczność przejazdu przez śródmiejskie i centralne obszary miasta przy podróżach pomiędzy skrajnymi dzielnicami miasta), a także obwodowych łączących zewnętrzne dzielnice miast i jednocześnie wykorzystywanych do prowadzenia ruchu tranzytowego.
- Niewystarczająco rozbudowane obwodnice miast stołecznych Obszaru Partnerstwa, a także brak obwodnic w wielu innych miastach (np. Kowalewo Pomorskie, Chełmża, Lubicz).