

- wysokie koszty międzyregionalnego transportu drogowego;
- konieczność pełnienia kilku, i to odmiennych od siebie funkcji, przez dany ciąg drogowy; drogi krajowe powinny służyć realizacji połączeń międzyregionalnych, drogi wojewódzkie realizacji połączeń regionalnych, a ruch lokalny na nich powinien być ograniczony do niezbędnego minimum; jednym z bardzo niekorzystnych efektów nakładania się różnych rodzajów ruchu i różnych użytkowników dróg (w tym niechronionych) jest występowanie znacznych różnic w prędkościach pojazdów w potoku, co stwarza duże ryzyko wypadkowe oraz obniża płynność ruchu;
- zbyt duża dostępność (zakres połączeń i częstość połączeń z innymi drogami publicznymi ) oraz dostęp do nich (możliwość zatrzymania i postoju na drodze oraz możliwość zjazdu z drogi do zabudowy przy drodze); nie jest zachowana odpowiednia odległość pomiędzy skrzyżowaniami, a na wielu odcinkach dróg występują bezpośrednie wyjazdy z obiektów przydrożnych, pól uprawnych, itp.; do rzadkości należy obsługa przyległego terenu poprzez drogi serwisowe, a brak na wielu odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich rezerw terenu oraz odpowiednich szerokości pasów drogowych powoduje konieczność bezpośredniego podłączania do nich obiektów przydrożnych; zbyt duża dostępność ciągów dróg krajowych bezpośrednio przekłada się również na niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (duża liczba potencjalnych punktów kolizji, krzyżowanie się znacznych potoków pieszych i samochodowych) oraz znaczne utrudnienia w ruchu drogowym, zwłaszcza jego płynności; obserwuje się również bardzo niekorzystne zjawisko polegające na „obudowie” wielu odcinków dróg krajowych i wojewódzkich, a zwłaszcza obwodnic i to często niedawno oddanych do eksploatacji, obiektami mieszkaniowymi i usługowo-handlowymi;
- nadmierne, niepotrzebne obciążenia ruchem (nawet do stanów zatoru) niektórych odcinków omawianych dróg, szczególnie w dużych miastach województwa;
- częste wykorzystywanie niektórych dróg lokalnych jako alternatywnych dla dróg głównych, co znacznie zwiększa ryzyko wypadku drogowego użytkowników tych dróg lokalnych oraz powoduje ich szybszą degradację.

Standard oraz zakres wyposażenia technicznego dróg krajowych i wojewódzkich (szczególnie w urządzenia bezpieczeństwa ruchu i organizacji ruchu, obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu, itd.) jest niezadowolający. Zły stan techniczny wielu odcinków międzywęzłowych i skrzyżowań podstawowego układu drogowego, znaczna dekapitalizacja wielu zasobów infrastruktury drogowej, eksploatacyjne zużycie nawierzchni wpływają niekorzystnie na warunki i koszty ruchu. Wiele odcinków dróg krajowych i wojewódzkich nie spełnia wymogów odpowiednich klas technicznych, przede wszystkim ze względu na brak normatywnych odległości pomiędzy skrzyżowaniami. Ponadto cechy geometryczne i techniczno-eksploatacyjne omawianych dróg nie wskazują jednoznacznie na ich funkcję i tym samym nie spełniają standardów tzw. drogi samo-wyjaśniającej się. Charakteryzują się one również niekorzystnymi cechami i brakiem odpowiednich rozwiązań w zakresie:

- jednorodności geometrycznej,
- powtarzalności typowości rozwiązań geometrycznych i organizacji ruchu,