przyjęta minimalna szerokość pasa robót, tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności wokół koryta rzeki. Prace związane z budową obiektów mostowych prowadzone będą poza okresem tarła ryb.

Inwestycja nie koliduje z innymi obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Najbliższym obszarem chronionym jest Zmysłowski Obszar Chronionego Krajobrazu, znajdujący się w odległości ok. 420 m od trasy. Ze względu na odległość nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na ww. obszar.

Autostrada przecinać będzie w km 663+800 ÷ 664+050 fragment siedliska priorytetowego: *91E0-3 – łęg olszowo-jesionowy. Siedlisko to jest dobrze wykształcone, na jego obszarze występują charakterystyczne gatunki roślin: złoć żółta, kokorycz pełna, wawrzynek wilczełyko, czy śledziennica skrętolistna. Pozostałe zinwentaryzowane fragmenty siedliska *91E0-3 w km 644+777 ÷ 644+779 i 665+106 ÷ 665+120 mają postać wąskich pasów, są słabo wykształcone i zubożałe pod względem florystycznym, a ich struktura jest silnie przekształcona w wyniku działalności człowieka w związku z powyższym nie zostały przez przyrodników zakwalifikowane jako priorytetowe. W celu zabezpieczenia siedliska łęgu olszowo-jesionowego *91E0-3 w km 663+800 ÷ 664+050 podczas prac budowlanych obszar łęgu zostanie zabezpieczony drewnianym ogrodzeniem. W okolicy siedliska nie będą zlokalizowane zaplecza robót.

Prowadzenie trasy po nowym szlaku spowoduje przerwanie ciągłości siedlisk i stanie się barierą dla funkcjonowania korytarzy migracji. Autostrada przecina obszar węzłowy sieci ECONET-POLSKA o randze krajowej – Dolina Środkowego Sanu oraz lokalne ścieżki migracji zwierzyny. W związku z powyższym wybudowane zostaną przejścia dla zwierząt i płazów. Na powierzchniach przejść górnych oraz powyżej wlotów przejść dolnych dla dużych i średnich zwierząt zostaną wybudowane osłony przeciwolśnieniowe. Osłony będą budowane zamiast ogrodzeń ochronnych na powierzchni przejść górnych na całej ich długości i następnie będą łączyć się płynnie z linią ogrodzenia wzdłuż autostrady. Osłony te będą zabezpieczały zwierzęta przed oślepianiem przez jadące autostradą samochody. Przepusty dla małych zwierząt i płazów będą wyposażone w półki wyniesione ponad zwierciadło wody, które będą w dogodny sposób łączyć się z terenem przyległym. Przejścia dla płazów będą wyposażone w szczelny system ogrodzeń naprowadzających zwierzęta do przejść. W miejscach masowej migracji płazów na etapie prowadzenia robót budowlanych wprowadzony będzie nadzór herpetologiczny.

Na całej długości autostrady zostanie wykonane ogrodzenie ochronne z siatki metalowej z metalowymi słupami o zmienną wielkości oczek, zmniejszającą się ku dołowi, aby zapobiec wtargnięciu zwierzyny na jezdnię.

Rodzaj rozwiązań konstrukcyjnych mostów na rz. Wisłok będzie zapewniał drożność korytarza migracji roślin i zwierząt. Budowa obiektów mostowych, których podpory zlokalizowane będą poza nurtem, pozwoli na niezakłócony przepływ wód rzeki Wisłok oraz rzeki San oraz utrzymanie ciągłości systemu brzegowego rzeki, a także umożliwi migrację fauny wzdłuż doliny rzecznej oraz w jej wodach.

Planowane przedsięwzięcie koliduje ze stanowiskami archeologicznymi. Sposobem minimalizacji wpływu przedsięwzięcia na środowisko kulturowe będzie realizacja programu prac ratowniczo-zabezpieczających, obejmującego badania powierzchniowo – sondażowe, ratownicze badania wykopaliskowe oraz nadzór archeologiczny.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analiza zostanie wykonana w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane zostaną odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w