



Załączniki do rozporządzenia
Rady Ministrów
z dnia

ZAŁĄCZNIK NR 3

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA CZĘŚCI MORZA TERYTORYALNEHO ORAZ MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH – PORT MORSKI W ŚWINOUJŚCIU – UZASADNIENIE DO SZCZEGÓŁOWYCH ROZSTRZYGNIEŃ PLANU DOTYCZĄCYCH POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW

Projekt – wersja v. 2 z dnia 20.09.2019 r.

Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego wynika z implementacji do polskiego prawa Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r., s. 135).

Dyrektywa ustanawia ramy planowania przestrzennego obszarów morskich mającego na celu propagowanie zrównoważonego wzrostu w gospodarce morskiej, rozwoju obszarów morskich oraz wykorzystania zasobów morza. Plany te powinny dążyć do zapewnienia zrównoważonego rozwoju sektora energetycznego na morzu, transportu morskiego, sektorów rybołówstwa i akwakultury, a także zachowania, ochrony i poprawy stanu środowiska naturalnego, w tym odporności na skutki zmiany klimatu, realizacji innych celów, takich jak propagowanie zrównoważonej turystyki i zrównoważone wydobycie surowców.

Opracowując szczegółowe rozstrzygnięcia planu zagospodarowania przestrzennego uwzględniono w szczególności następujące akty prawne, wytyczne i dokumenty strategiczne:

- 1) ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r., poz. 2214, Dz. U. z 2019 r., poz. 125, poz. 730, poz. 1716), która stanowi implementację do polskiego prawa ww. Dyrektywy;
- 2) ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r., poz. 1933 i Dz. U. z 2019 r., poz. 1716);
- 3) Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza

terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. z 2017 r., poz. 1025), zwane dalej Rozporządzeniem;

- 4) Uchwałę nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (M.P. z 2012 r. poz. 252);
- 5) Uchwałę nr 33 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) Politykę Morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020;
- 6) Uchwałę Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. z 2017 poz. 260)
- 7) projekt Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku);
- 8) Rekomendacje HELCOM-VASAB dot. planowania przestrzennego na Morzu Bałtyckim;
- 9) pozostałe akty prawne dotyczące polskich obszarów morskich.

W myśl podstawowego aktu prawnego, jakim jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, za podstawę konstruowania rozstrzygnięć planu przyjęto zasadę zrównoważonego rozwoju: „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Konstruując ustalenia przedmiotowego planu wzięto pod uwagę działania zmierzające do rozwoju społeczno-gospodarczego przy zachowaniu równowagi przyrodniczej, ochrony środowiska przyrodniczego oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb obecnych i przyszłych pokoleń.

Rozstrzygnięcia szczegółowe są zgodne ponadto z innymi zasadami morskiego planowania na Morzu Bałtyckim, zdefiniowanymi przez grupę VASAB-HELCOM ds. planowania przestrzennego obszarów morskich:

- 1) podejściem ekosystemowym;
- 2) zrównoważonym zarządzaniem przestrzenią morską;
- 3) podejściem ostrożnościowym, w wymiarze ekologicznym, ekonomicznym i społecznym;
- 4) planowaniem dostosowanym do charakterystyki i specyficznych warunków różnych obszarów.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej podejście ekosystemowe oznacza, że w zarządzaniu działalnością człowieka spełnione są łącznie następujące warunki:

- 1) wpływ na ekosystem planowanej działalności człowieka jest utrzymywany na poziomie umożliwiającym osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska;
- 2) zachowana jest zarówno zdolność do prawidłowego funkcjonowania ekosystemu, jak i odporność na zmiany środowiskowe powstałe w wyniku działalności człowieka;
- 3) umożliwiające jest jednoczesne, trwałe i zrównoważone użytkowanie zasobów i usług ekosystemowych przez obecne i przyszłe pokolenia.

Wyrazem uwzględnienia wskazanych powyżej zasad morskiego planowania są ustalone w planie zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu specyficzne dla każdego akwenu zakazy, nakazy i ograniczenia w użytkowaniu. Sformułowane w planie zakazy i ograniczenia mają na celu uniknięcie konfliktu z pozostałymi funkcjami dopuszczonymi w danym akwenu.

Rozstrzygnięcia szczegółowe zostały zdefiniowane w sposób zapewniający na całym obszarze w niezakłócony sposób wykonywanie funkcji funkcjonowania portu lub przystani z ochroną środowiska i przyrody. Wyjątkiem są akwenu o funkcji podstawowej transport, gdzie ochrona środowiska i przyrody jest ograniczona. W związku z przepisami odrębnymi, obszary portów są obszarami wyłączonymi z wykonywania rybołówstwa komercyjnego.

Zgodnie z ustaleniami szczegółowymi planu, wykonywanie funkcji podstawowych i dopuszczalnych określonych dla poszczególnych akwenów lub ich podakwenów może być ograniczane na podstawie przepisów odrębnych ze względu na konieczność zapewnienia obronności i bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa życia ludzkiego oraz ochrony środowiska i przyrody.

Podstawą rozstrzygnięć szczegółowych był zebrany materiał planistyczny oraz wnioski złożone przez interesariuszy. Najważniejsze informacje zebrane podczas inwentaryzacji zaprezentowane zostały na rysunku uwarunkowań, stanowiącym integralną część niniejszego załącznika.

Uwzględniając dynamikę zmian zachodzących na obszarach portów w zakresie przystosowywania infrastruktury portowej to potrzeb obsługi różnego typu jednostek pływających, przyjęto w ustaleniach planu formułę dość ogólnych zapisów dla poszczególnych akwenów, nie precyzując np. długości i charakteru wykorzystania nabrzeży, a co za tym idzie,

sposobu zagospodarowania akwenu graniczącego z nabrzeżem, pozostawiając funkcję podstawową jako funkcjonowanie portu, wpisując dopuszczenia i ewentualne ograniczenia, zakazy i nakazy.

Na podstawie szczegółowego rozpoznania terenu i analizy złożonych wniosków, stosownie do § 5 ust. 1 pkt 3 i 6 lit. a oraz § 6 ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia, dokonano podziału obszaru opracowania na akweny o następujących funkcjach podstawowych:

- 1) obronność i bezpieczeństwo państwa, o oznaczeniu literowym B;
- 2) funkcjonowanie portu, o oznaczeniu literowym Ip;
- 3) sztuczne wyspy i konstrukcje, o oznaczeniu literowym W;
- 4) turystyka, sport i rekreacja, o oznaczeniu literowym S;
- 5) transport, o oznaczeniu literowym T.

Podczas wydzielenia poszczególnych akwenów na rysunku planu i nadawaniu im funkcji w pierwszej kolejności kierowano się zasadą honorowania funkcji, które nie mogą mieć miejsca poza obszarami morskimi i są specyficzne dla tych obszarów (obszary przeznaczone pod transport, ochrona obszary wojskowe).

Mając na uwadze powyższe kryterium, wyznaczając granice poszczególnych akwenów w pierwszej kolejności dokonano wydzielenia akwenów o funkcji podstawowej transport. Akwenami transportowymi są elementy infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu do gospodarki narodowej oraz pozostałe tory wodne i obrotnice. Akweny te zostały wyznaczone na podstawie:

- 1) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z dnia 27 maja 2015 r., poz. 733);
- 2) Zarządzenia nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu (Dz. Urz. Woj. Zach. z dnia 9 sierpnia 2017 r., poz. 3487).

W dalszej kolejności wyznaczone zostały akweny o funkcji podstawowej obronność i bezpieczeństwo państwa. Granice akwenu zostały wyznaczone po granicach istniejącego kompleksu wojskowego nr 4370. Akwen ten stanowi część Morskiego Portu Wojennego, w

którym funkcjonuje ponadto lądowisko dla śmigłowców wojskowych. Kolejnymi akwenami o funkcji podstawowej obronność i bezpieczeństwo państwa są akweny stanowiące: część kompleksu wojskowego nr 4154 i część kompleksu 5333.

Wyznaczając granice akwenu o funkcji podstawowej sztuczne wyspy i konstrukcje, posługiwano się wnioskiem Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wniosek ten wskazywał na uwzględnienie konkretnego planowanego przedsięwzięcia – zasypanie Basenu Trymerskiego.

W wyniku wskazania ww. obszarów wyznaczone zostały akweny o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu. Akweny te uwzględniają istniejące i perspektywiczne obszary portu, przeznaczone do wykonywania funkcji portowych (przeładunkowe, postojowe, stoczniowe, produkcyjne, przewozów pasażerskich i inne związane z funkcjonowaniem portu).

Ustalenia szczegółowe planu zagospodarowania przestrzennego odnoszą się do obszarów Natura 2000, obszaru objętego koncesją na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż węglowodorów oraz wydobywania węglowodorów ze złóż w obszarze koncesyjnym „Wolin”, poligonów Marynarki Wojennej i innych obszarów wyznaczonych na morskich wodach wewnętrznych na mocy odrębnych aktów prawnych jedynie dla celów informacyjnych w ramach zasad korzystania z akwenu, wynikających z innych aktów i dokumentów normatywnych lub jako szczególnie istotne uwarunkowania korzystania z akwenu.

Na obszarze części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Świnoujściu wyznaczono łącznie 22 akwenów, o następującej ilości akwenów o funkcji podstawowej:

- 1) T – transport – 4;
- 2) S – turystyka, sport i rekreacja – 2;
- 3) B – obronność i bezpieczeństwo państwa – 4;
- 4) W – sztuczne wyspy i konstrukcje – 1;
- 5) Ip – funkcjonowanie portu – 10;
- 6) I – infrastruktura techniczna – 1.

Nie wydzielono akwenów z funkcją podstawową infrastruktura techniczna, dziedzictwo kulturowe, ochrona środowiska i przyrody, poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż, badania naukowe oraz rybołówstwo. Funkcje te wskazano jako dopuszczalne z ograniczeniami wskazanymi w kartach poszczególnych akwenów, w zależności od istniejących uwarunkowań lub potrzeb rozwojowych w ramach poszczególnych akwenów.

Z uwagi na specyfikę planu (obszar portu morskiego) nie wydzielono akwenów o funkcji podstawowej akwakultura, nie wskazano jej też jako funkcja dopuszczalna. Nie wyznaczono także akwenów o funkcji podstawowej rybołówstwo. Obszary portów, zgodnie z przepisami odrębnymi, są wyłączone z wykonywania rybołówstwa komercyjnego.

Wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń zostało dopuszczone w akwenach jako dopełnienie innych funkcji, takich jak transport, funkcjonowanie portu oraz obronność i bezpieczeństwo państwa. Ustalono przy tym ogólne zakazy ich wznoszenia:

- 1) służących do wydobycia węglowodorów;
- 2) utrudniających dostęp do nabrzeży;
- 3) naruszających elementy liniowe infrastruktury technicznej;
- 4) w miejscach niespełniających wymogów utrzymania właściwego stanu systemu ochrony brzegów;
- 5) w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi lub utrudniający utrzymanie właściwych parametrów torów wodnych.

Ustalając zasady realizacji funkcji dopuszczalnej infrastruktura techniczna, jako podstawową zasadę przyjęto oszczędne korzystanie z przestrzeni – zakaz układania sieci infrastruktury technicznej w sposób rozproszony. Elementy liniowe należy układać w sposób równoległy do siebie, z zachowaniem minimalnych buforów bezpieczeństwa, wskazanych w warunkach technicznych. Ponadto, dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi po torach wodnych, wskazano wymóg ustanowienia strefy bezpieczeństwa wokół powstałych elementów infrastrukturalnych, w której obowiązywać będzie zakaz kotwiczenia (z wyjątkiem kotwiczenia awaryjnego oraz kotwiczenia związanego z pracami instalacyjnymi i serwisowymi).

Ochronę dziedzictwa kulturowego zapewniają zapisy planu wskazujące na wymóg uwzględnienia przepisów odrębnych w zakresie ochrony zabytków oraz odpowiednich przepisów wykonawczych w tym zakresie (odpowiednie zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie). Dotyczą one zwłaszcza obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego, jakim są wraki statków o wartości archeologicznej (stanowisko W-4/2014, akwen SWI.3.Ip). Dla ochrony wraków o wartości archeologicznej przywołano w planie zakaz nurkowania na wraki, zgodnie z odpowiednim zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Na całym obszarze planu, z wyjątkiem akwenu o funkcji podstawowej T, dopuszczone zostało poszukiwanie lub rozpoznawanie oraz wydobywanie kopalin ze złóż. Na obszarze

planu zakazano wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów. Zastosowany w planie zakaz podyktowany był szczególnymi uwarunkowaniami portu. Port jest akwenem zamkniętym, zatem w przypadku wydostania się ropy do wód akwenu, doszłoby do wystąpienia katastrofy ekologicznej o znacznym zasięgu – negatywny wpływ na stan zasobów przyrodniczych (florę i faunę) zarówno w wodzie, jak i na lądzie. W przypadku rozlewu na tor wodny Świnoujście – Szczecin, działania polegające na neutralizacji zanieczyszczeń wymagałyby wyłączenia funkcji transportowej toru wodnego na dłuższy czas.

Zakazując na obszarze planu lokalizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów kierowano się „zasadą przezorności”. W przypadku prowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, w szczególności na obszary Natura 2000, polega ona na tym, że nierozwiane, racjonalne wątpliwości zawsze interpretuje się „na korzyść środowiska”. Jeżeli nie da się ustalić, czy negatywne oddziaływanie wystąpi, czy też nie, zakłada się, że wystąpi. Na płaszczyźnie ocen środowiskowych praktycznym wymiarem zastosowania zasady przezorności powinno być odmowa wyrażenia zgody na realizację działań, których skutki są niepewne, niejasne, wątpliwe lub ryzykowne. Kierując się zasadą przezorności wątpliwość, czy dane negatywne oddziaływanie należy uznać za znaczące, czy nieznaczące, rozstrzygnąć należy na korzyść środowiska przyjmując, że będzie ono znaczące, natomiast wątpliwość, czy dane działania pogorszą integralność obszaru Natura 2000, czy nie odniosą takiego skutku – przyjmując, że pogorszą integralność, itd. Zasada wymaga, aby wszelkie prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych skutków traktować tak, jak pewność ich wystąpienia. Podsumowując, oceniono, iż istnieją przesłanki środowiskowe zakazujące lokalizowanie takich konstrukcji.

Na obszarze planu nie wyznaczono akwenów o funkcji podstawowej pozyskiwanie energii odnawialnej ze względu na przepisy ustawy o obszarach morskich, zgodnie z którymi na morskich wodach wewnętrznych zakazuje się wznoszenia i wykorzystywania elektrowni wiatrowych. Pozostałych instalacji do pozyskiwania energii odnawialnej na obszarze opracowania nie przewiduje się.

Nie wyznaczono także akwenów o funkcji podstawowej ochrona środowiska i przyrody ze względu na brak tego typu obszarów na obszarze portu. Obszar portu morskiego w Świnoujściu pełni głównie funkcje produkcyjne, przeładunkowe, stoczniowe, postojowe, przewozów pasażerskich oraz inne portowe.

Badania naukowe zostały także wskazane jako funkcja dopuszczalna na wszystkich akwenach, z wyłączeniem akwenów o funkcji podstawowej obronność i bezpieczeństwo państwa. Wśród ograniczeń w ich wykonywaniu, ustalenia szczegółowe kart poszczególnych akwenów wskazują na następujące zakazy ich prowadzenia w sposób:

- 1) naruszający elementy liniowe infrastruktury technicznej;
- 2) kolidujący z podstawową funkcją akwenu;
- 3) zagrażający bezpieczeństwu żeglugi.

Na obszarze objętym planem, podstawowym kierunkiem rozwoju jest transport, dla którego wyznaczono następujące akweny o funkcji podstawowej T:

- 1) akwen SWI.2.T, zapewniający bezpieczną żeglugę na polskich obszarach morskich z i do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej;
- 2) akwen SWI.4.T, zapewniający dostęp do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, stanowiący akwen o powierzchni 0,12 km²;
- 3) akwen SWI.7.T, stanowiący obrotnicę;
- 4) akwen SWI.14.T, stanowiący tor wodny na Starej Świnie, zapewniający obsługę i rozwój portu przy Starej Świnie.

Wśród najważniejszych ograniczeń w korzystaniu z przedmiotowych akwenów wskazuje się na ograniczenia w lokalizacji infrastruktury technicznej. Polegają one na zakazie układania sieci infrastruktury technicznej w sposób rozproszony (należy je układać w sposób równoległy do siebie, z zachowaniem minimalnych buforów bezpieczeństwa, zgodnie z warunkami technicznymi). Dodatkowo wymagane jest układanie nowych elementów infrastruktury technicznej w sposób zapewniający najkrótszy przebieg po akwenu (możliwie prostopadle do linii brzegu i bez załamań kierunku). Ponadto, dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi po torach wodnych, wskazano wymóg ustanowienia strefy bezpieczeństwa wokół powstałych elementów infrastrukturalnych, w której obowiązywać będzie zakaz kotwiczenia (z wyjątkiem kotwiczenia awaryjnego oraz kotwiczenia związanego z pracami instalacyjnymi i serwisowymi). Dla inwestycji związanych z infrastrukturą kanalizacyjną dopuszczono układanie wylotów kolektorów służących do wyprowadzania ścieków lub wód opadowych oraz roztopowych do wód morskich we wszystkich akwenach przylegających do linii brzegowej, z zastrzeżeniem przepisów odrębnych.

Wykonanie funkcji dopuszczalnej związanej z poszukiwaniem i rozpoznawaniem oraz wydobywaniem kopalin (K) jest możliwe na wszystkich akwenach. Ustalono przy tym następujące zasady:

- 1) zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów;
- 2) zakaz poszukiwania, rozpoznawania i wydobywania kopalin naruszającego elementy liniowej infrastruktury technicznej;
- 3) ograniczenia w realizacji infrastruktury służącej do wydobycia węglowodorów do elementów liniowych infrastruktury technicznej wyprowadzających węglowodory na ląd, jak np. rurociągi.

Wprowadzenie na akwenach T zakazu nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi oraz wydobywaniem obiektów zabytkowych i nurkowań związanych z eksploatacją i budową obiektów hydrotechnicznych, podyktowane było zapewnieniem bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi.

Na zdecydowanej większości obszar portu morskiego w Świnoujściu wyznaczona została funkcja podstawowa Ip – funkcjonowanie portu. Na obszarze portów istotną kwestią jest bezpieczne poruszanie się statków (tzw. bezpieczeństwo nawigacyjne). W związku z tym, zgodnie z ustaleniami planu, wszelkie podejmowane w porcie działania nie mogą prowadzić do zmniejszenia widzialności świateł i konstrukcji znaków nawigacyjnych. Dodatkowo w obszarze ochrony wizury znaków nawigacyjnych ustalono zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków.

Ograniczenia w korzystaniu z akwenów o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu wprowadzają także zlokalizowane na dnie wód portowych wraki statków. Ze względu na przedmiotowe uwarunkowanie, w akwenach tych zakazano kotwiczenia. Na obszarze akwenu SWI.3.Ip zlokalizowany jest jeden wrak zabytkowy – stanowisko archeologiczne W-4/2014.

Na obszarze portu planowana jest realizacja tunelu drogowego pod cieśniną Świna, łączącego wyspę Wolin z wyspą Uznam. Dla zapewnienia na akwenie osiągnięcia maksymalnej głębokości nawigacyjnej dla wejścia na morze, tj. 17,0 m ustalono dla przedmiotowej inwestycji ograniczenia w jego realizacji do sposobów nie powodujących utrudnienia w osiągnięciu ww. głębokości.

Realizacja nowych elementów infrastruktury portowej, zgodnie z ustaleniami planu jest możliwa, jednak wyłącznie w sposób nie zagrażający stateczności budowli hydrotechnicznych.

Dla akwenów o funkcji podstawowej turystyka, sport i rekreacja ustalone zostało ograniczenie w budowie nowych elementów infrastruktury turystycznej, w tym pomosty, mola, pirsy, slipy, do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych.

Akwenami, które zapewniają przestrzeń dla realizacji celu zapewnienia obronności i bezpieczeństwa państwa są akweny oznaczone symbolem B – obronność i bezpieczeństwo państwa. Akweny te obejmują fragmenty istniejących kompleksów wojskowych nr 4370 (część Morskiego Portu Wojennego), nr 4154 i nr 5333. Ze względu na specyfikę pełnionej przez niego funkcji, zasadne było wprowadzenie przede wszystkim zakazu lokalizacji na ich obszarze sztucznych wysp i konstrukcji, mogących zakłócić obserwację techniczną i wzrokową oraz łączność radiową na obszarze kompleksu wojskowego.

Na obszarze planu, na wniosek Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., został wyznaczony akwen W – sztuczne wyspy i konstrukcje. Plan nie wskazuje na zakazy lub ograniczenia w korzystaniu z przedmiotowego akwenu. Jedynym warunkiem jest dopuszczenie poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin i wydobywania kopalin ze złóż, jednak wyłącznie w ramach koncesji nr 9/2017/Ł.