

செயல்முறை சுருக்கம்

காரைக்கால் துறைமுகம் அனைத்து வருடாந்திர இயங்கும் வண்ணம் மார்க் குழுமத்திற்கும் புதுச்சேரி அரசுக்கும் இடையில் BOT முறையில் உருவாக்கப்பட்டதாகும். காரைக்கால் துறைமுகம் 2009 முதல் இயங்கி வருகிறது. இது 32 MMTPA அளவிலான பல்வேறு சரக்குகளை இதுவரை கையாண்டு வருகிறது. இந்த துறைமுகம் காரைக்கால் ஒருங்கிணைந்த பகுதிகளுக்கு தொழில் விருத்திக்கு முக்கிய அங்கமாக இருக்கிறது.

LNG திட்டத்திற்கு இடம்

இத்திட்டத்தின் கீழ் திரவமய இயற்கை வாயு (LNG) முனையம் துறைமுகத்தின் தெற்கு பகுதியில் அமைக்கப்பட உள்ளது. துறைமுகத்திற்கு அருகேயுள்ள நிலமைப்பு முட்புதர்கள் அடங்கிய தரிசு நிலமாகும். துறைமுகத்தின் தெற்கு எல்லையாக வெட்டார் ஆறும், வடக்கு எல்லையாக பரவனார் ஆறும் அமைந்துள்ளது. இந்த இரண்டு ஆறும் வடகிழக்கு பருவமழை சமயங்களில் மழை நீர் வடிந்து கடலில் கலக்கிறது. நாகப்பட்டினம் சிறுந்துறைமுகம், காரைக்கால் துறைமுகத்திலிருந்து 500 மீ தெற்கே அமைந்துள்ளது. கெம்பிளாஸ்ட் சன்மார் இராசயன முனையம் வட நீர்தடையின் வடக்கே 500 மீ ல் அமைந்துள்ளது.

திரவமய இயற்கை வாயு (LNG)

தீங்கற்ற எரிபொருள்களை உபயோகிக்க வேண்டும் என்ற இந்திய நாட்டின் முயற்சிக்கு காரைக்கால் துறைமுகம் அதனால் முயன்ற பங்களிப்பை அளிக்கிறது. அதனால் பனிப்புக்கை, அமில மழை, பசுமை வீடு வாயு (Green House Gas) உமிழ்வு போன்றவை குறையும்

- இயற்கை எரிவாயு, சுத்தமான படிம எரிபொருள் முதலியன மிகவும் நிலையான ஆற்றல் வடிவங்களை உடையதாகும்.
- இயற்கை எரிவாயு, நிலக்கரி மற்றும் எண்ணெய் போன்ற மற்ற படிம எரிபொருட்களைவிட தூய்மையான எரிகிறது. இயற்கை எரிவாயுவை எரிக்கும் போது வரும் மிச்சங்கள், படிம எரிபொருள்களை எரிக்கும் போது வரும் மிச்சங்களைவிட குறைவாக இருக்கும். சுத்தமாக எரியும் செயல்முறை காரணமாக இயற்கை எரிவாயு மற்ற படிம எரிபொருட்களை ஒப்பிடுகையில் 70% குறைவாக கரியமில் வாயுவை வெளியேற்றுகிறது.
- இயற்கை எரிவாயு நச்சுதன்மையற்றது மற்றும் மனிதர்கள் சிறிய அளவில் உள்ளிழுத்தால் அது எந்த விதமான உடல் நலக் கேடும் விளைவிக்காது.

- இயற்கை எரிவாயு ஒரு பல பயனர் எரிபொருள் ஆகும். அது சமையல் செய்வதற்கு, உணவு பதப்படுத்துவதற்கு, ஜவுளிகளுக்கு சாயங்கள் தயாரிக்க நீராவி உருவாக்க பிளாஸ்டிக் தயாரிக்க, வர்ணங்கள், மன்சாரம் தயாரிக்க, உரங்கள் தயாரிக்க சத்திகரிப்பு நிலையங்கள், வாகன எரிபொருள் (டீசல் மற்றும் பெட்ரோலுக்கு மாற்றாக) மற்றும் பல பயன்பாட்டிற்கு எரிபொருளாக பயன்படுத்தப்படுகிறது.

துறைமுகத்தினுள் தற்போதைய வசதிகள் :

காரைக்கால் துறைமுகம் நிலக்கரி, பொது சரக்குகள், சரக்கு கொள்கலன்கள், கச்சா எண்ணெய் உட்பட 21.5 MMTPA அளவிலான பல்வேறு சரக்குகளை கையாளும் திறன் கொண்டுள்ளது. அங்கு அமைந்துள்ள வசதிகளின் விவரங்கள் பின் வருமாறு :

- 2 நீர்தடைகள் (வடக்கு-1 மற்றும் தெற்கு-1)
- 5 செயல்பாட்டுக் கொள்ளிடம் (Berth)
- 16.5 MCD ஆழப்படுத்தப்பட்ட நுழைவு கால்வாய்
- திறந்த நிலை சரக்குகள் சேமிக்கும் பகுதி நிலக்கரி- 2,35,000 MT, உணவு எண்ணெய் - 62,500 MT
- மூடிய நிலை சரக்கு சேமிக்கும் பகுதி (கிடங்கு)
- 6 ரயில் பாதைகள் (நாசூர் மற்றும் காரைக்கால் ரயில் பாதைகளுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது)
- NH 45A மற்றும் NH67 உடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள சாலைகள்
- தேவையான விசைபடகுகள், நங்கூரமிடத் தேவையான இழுவை படகுகள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து தொழில் நுட்ப கூடங்கள்

தற்போதைய விரிவாக்கம் விவரம்

தற்போது முன்மொழியப்பட்டிருக்கும் திட்டம், FSRU/FSU மூலமாக LNG-யை கையாள்வதற்காக உருவாக்கப்பட இருக்கும் நீர்ம கொள்ளிடம் (Berth). இந்த நீர்ம கொள்ளிடம் கரைக்கு இணையாக நிறுத்தப்படும் ஒரு அணைக்காரை (Jetty) மூலம் இது கரையுடன் இணைக்கப் பட்டிருக்கும் Royal Hoskoning நடத்தப்பட்ட தொழில்நுட்ப சாத்திய ஆய்வு (feasibility report) நம்பிக்கையூட்டும் விதமாகவும் மற்றும் இத்திட்டம் தொழில்நுட்பம் மற்றும் நிதி ரீதியாக சாத்தியம் என்றும் தெரிவிக்கிறது. தற்போது உருவாக்கப்பட இருக்கும் பேரளவிலான நீர்ம கொள்ளிடத்திற்காக (Bulk liquid Berth), இத்திட்டத்தினால் ஏற்படும் சுற்றுப்புறச் சூழல் தாக்க மதிப்பீட்டையும், சுற்றுப்புறச் சூழல் பராமரிப்பு திட்டம், ஆபத்துகள் குறித்த மதிப்பீடு மற்றும், பேரழிவு மேலாண்மை திட்டத்தையும் ஆவணம் செய்யும்படி இந்தோமர் கடல் நிறுவனத்திற்கு (ISO 9001:2008 QCI (NABET) அங்கீகாரம் பெற்றது) வழங்கப்பட்டது. இந்தோமர் கடல் நிறுவனம் பிராந்திய சுற்றுச்சூழல் ஆய்வை Adithya Environmental Servies Pvt Ltd அவர்களுடன் இணைந்தும், ஆபத்துகள் குறித்த மதிப்பீடு

மற்றும், பேரழிவு மேலாண்மை திட்டத்தை ROOTS EHS நிறுவனத்துடன் சேர்ந்தும் இந்த ஆய்வை மேற்கொண்டது.

LNG யின் விவரங்கள்

கொள்ளிடத்திற்கு (Berth) நெடுகே ஏற்கனவே உள்ள (-) 13.5 m CD ஆழம் அதே அளவில் பராமரிக்கப்பட உள்ளது. இந்த கொள்ளிடம் 5 MTPA அளவிலான LNG யை கையாளும் வகையில், கூடுதல் சேமிப்பு தொட்டிகளும் இந்த திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. துறைமுகத்தில் இருந்து வரும் LNG குழாய், 4 கி.மீ தூரத்தில் உள்ள GAIL நிறுவனத்தின் குழாய் அமைப்புடன் நேரடியாக இணைக்கப்படும். LNG முனையம் நிறுவப்படவுள்ள இடம் முன்று இடங்களை (துறைமுகத்தின் தெற்கு பகுதி, துறைமுகத்தின் வடக்குப் பகுதி மற்றும் துறைமுகத்தின் வெளிப்புறம்) கருத்தில் கொண்டு பின்னர் தேர்வு செய்யப்பட்டதாகும்.

அடிப்படை சுற்றுச்சூழல்

சுற்றுப்புற காற்றின் தன்மை, சப்தம், நிலத்தடி நீர், மேற்பரப்பு நீர், வானிலை இயல், தட்பவெட்ப நிலை, மழை, போக்குவரத்து, நிலவியல் அமைப்பு, நிலப்பயன்பாடு, மண் தன்மை, நில அதிர்வு போன்ற சுற்றுச்சூழலுக்கான அடிப்படை தரவுகள் அக்டோபர் 2013 ஆம் மாதம் சேகரிக்கப்பட்டது. அளவிடப்பட்ட அடிப்படை தரவுகளை ஆராய்ந்த பொழுது அவை அனைத்தும் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய வரம்பிற்கு குறைவாக உள்ளது என்பதை கண்டு கொள்ள முடிந்தது மற்றும் இதனால் பிராந்திய சுற்றுச்சூழல் மாசுபடாமல் இருக்கிறது என்றும் அறிய முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

கடல் சுற்றுச்சூழலுக்கான அடிப்படை தரவுகள் ஆகஸ்ட் மாதம் 2013 ஆம் வருடம் சேகரிக்கப்பட்டது. காற்று, அலை, புயல் மற்றும் சுனாமி போன்றவற்றின் குறிப்புகள் தொகுக்கப்பட்டன. கடல் நீர் மற்றும் வண்டல்மண் படிவின் தன்மை மற்றும் தாவர மிதவை உயிரினங்கள், மிதவை பிராணிகள், மீன்கள் கடல் தரை உயிரினங்கள், கடலாமைகைகள், பவளப்பாறைகள், சதுப்பு நில காடுகள், கடலோர தாவரங்கள், போன்றவற்றின் மீது சேகரித்த தரவுகளை ஆராய்ந்த போது அது வரம்பிற்குட்பட்டு உள்ளது என்பதை கண்டுகொள்ள முடிந்தது மற்றும் இதனால் கடல் சுற்றுச்சூழல் மாசுபடாமல் இருக்கிறது என்றும் அறிய முடிந்தது.

மாதிரி ஆய்வு

தற்போது முன்னிலைபடுத்தப்பட்டுள்ள நீர்ம கொள்ளிடத்திற்கு தேவையான மாதிரி ஆய்வுகளான, துறைமுகப்படுகையில் உள்ள ஓதங்கள் மற்றும் நீரோட்டம், துறை படுகையில் உள்ள வண்டல் போக்கு வரத்து, ஆழப்படுத்துதலால் உண்டாகும் பொருட்களை அகற்றுதல், எண்ணை கசிவு ஆய்வு, புயல் சார்ந்த கடல் நீரேற்றம், கடலோர ஒதுக்கம், கடற்கரை அரிப்பு, மற்றும் அதற்குரிய பராமரிப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

இந்த மாதிரி ஆய்வின் மூலம், தற்போது கட்டப்பட்டுள்ள LNG முனைய கொள்ளிடம் மிதக்கும் தன்மையை கொண்டுள்ளதால், அது நீர் ஓட்டத்திற்கு எந்தவித பாதிப்பையும் உண்டாக்காது என்று கண்டறியப்படுகிறது. LNG முனையம் கட்டப்படும்போது வண்டல் பெருக்கு மற்றும் கடல் தரை மட்டத்தில் எந்த விதமான பாதிப்பும் ஏற்படாது. LNG முனையம் கட்டுமானத்தின்போது ஏற்கனவே உள்ள கடல் தரையின் குறைந்த அளவு வண்டல் மட்டுமே எடுக்கப்படுகிறது, அதேபோல் வடக்கு பகுதியில் உள்ள நீர்த்தடைக்கு அப்பால் உள்ள கடற்கரையை பராமரிக்க பயன்படுத்தலாம். இது சிறந்த கடற்கரையை மேலாண்மைக்கும் கடற்கரை உருதிப்படுத்துதலுக்கும் உதவியாக இருக்கும். மேலும் காரைக்கால் துறைமுகம் கடந்த 2009 ஆம் ஆண்டு முதல் துறைமுகத்தை சுற்றியுள்ள கடற்கரையை பராமரித்து வருகிறது, அதனால் எந்தவித கடல் அரிப்பும் இல்லை என்று அறியப்படுகிறது. இப்பொது மேற்க்கொள்ளப்பட்டுள்ள விரிவாக்கம் துறைமுகத்தின் உள்ளே செய்யப்படுவதால் எந்தவிதமான வேறு தாக்கங்களுக்கான சாத்தியக்கூறுகள் இல்லை.

இடர்மதிப்பீடு:

இடர்மதிப்பீட்டின் அம்சங்கள் பின்வருவன:

- LNG வசதி யினால் ஏற்படும் ஆபத்து நிலை மதிப்பீடு.
- ஆபத்தை கட்டுப்படுத்தும் காரணிகளை அடையாளம் காணுவதற்காக ஏற்றுக்கொள்ள கூடிய சாத்தியமான இடர்கள்.
- பரிந்துரை செய்யப்பட்ட பொதுவான பாதுகாப்பு முன்னேற்றங்கள்.
- ஆபத்தை குறைக்கும் சூழ்நிலைகளை உருவாக்குதல்.
- அவசர தேவைக்கு மற்றும் விதிமுறை காரணிகளை பரிந்துரைத்தல்.

வானவியலின் காலநிலை, மழை, வெப்பநிலை, காற்று மற்றும் வளிமண்டல திடநிலை போன்றவைகள் கருத்தில் கொண்டு இடர் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது. பூகம்பம், கடல்கொள்ளல், வெள்ளம், சூறாவளி, ஆற்றுப்படுகைகளில் வெள்ளம், நிலச்சரிவு, இடியுடன் கூடிய மழை, தீவிர வானிலை நிலை, முக்கிய தொழில்துறை விபத்துக்கள், தொழில்துறை பேரழிவு, நச்சுக்காற்று மற்றும் பயங்கரவாத சீர்குலைக்கும் நடவடிக்கை முதலியவற்றின் இடர் மதிப்பீடு மற்றும் பேரழிவு திட்டங்கள் இந்த ஆய்வில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

இயற்கை பேரழிவான சூறாவளி மற்றும் சுனாமி ஆகியவற்றின் விரிவான பேரழிவு மேலாண்மை திட்டம் மற்றும் ஆயத்தமாயிருத்தல் திட்டம் உறுவாக்கப்பட்டுள்ளது

தாக்க மதிப்பீடு.

பிராந்திய சுற்றுச்சூழலில் உண்டாகும் தாக்கத்தை மதிப்பிட, அதன் அளவுருக்களான நிலம், நீர், காற்று, ஓசை, மற்றும் சமூக பொருளாதாரம் முதலியவை ஆராயப்பட்டுள்ளது. கட்டுமான நிலைகளின் போது உபகரணங்களை நகர்த்துதல், பொருட்களை பரிமாற்றம் செய்தல், நிலத்தில் இருக்கும் வசதிகளை நிறுவுதல் மற்றும் போன்ற செயல்களினால் உண்டாகும் தாக்கம் மற்றும் செயல்பாட்டு நிலையின் போது போக்குவரத்துகள் மற்றும் FSRU/FSU வின் செயல்பாடுகள் போன்றவை வறையறுக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த திட்டம் கட்டுமான நிலைகளின் போதும் சமூக பொருளாதாரத்தின் மீதும் தற்காலிக பலவீனமான நேர்மறை தாக்கத்தையும், அது நீங்க மற்ற புவிக்குரிய சூழலில் தற்காலிக பலவீனமான எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்று அறியப்படுகிறது. இந்த திட்டம் செயல்பாட்டு நிலைகளின் போது சமூக பொருளாதாரத்தின் மீது தற்காலிக நேர்மறை தாக்கத்தையும், அது நீங்க மற்ற புவிக்குரிய சூழலில் நிரந்தர பலவீனமான எதிர்மறை தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என்று காண முடிகிறது. தற்போது முன்மொழியப்பட்டுள்ள வளர்ச்சி காரணமாக சுற்றுச்சூழலுக்கு மதிக்கத்தக்க நிகர தாக்கம் இல்லை என்றும் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக அடையாளம் கண்ட அனைத்து நடவடிக்கைகளும் பலவீனமான தாக்கங்களை ஏற்படுத்தக்கூடும் என்றும் அறிய முடிந்தது.

சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம்

காரைக்கால் துறைமுகம் நன்கு ஆவணப்படுத்தப்பட்ட பிராந்திய மற்றும் கடல் சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தை கொண்டுள்ளது. இந்த திட்டம் அப்போதைய 2 கொள்ளிடத்திற்கு (Berth) ஏற்றவாறு உருவாக்கப்பட்டு 2009 முதல் அமலில் உள்ளது, இந்த திட்டம் தற்போதைய வசதியான 10 கொள்ளிடத்திற்கு ஏற்றவாறு மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது. தற்போது LNG யை கையாளும் அம்சங்களில் குறிப்பிட்ட தேவைகளை பார்த்துக்கொள்ள பொருத்தமான மாற்றங்களை கொண்டு அதே சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தை செயல்படுத்த பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

LNG யை கையாளுவதற்காக உருவாக்கப்படவுள்ள நீர்ம கொள்ளிடத்தின் திட்டக்கட்டுமானம் மற்றும் செயல்பாட்டு நிலைகளை கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு பிராந்திய சுற்றுச்சூழலின் சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் தயார் செய்யப்பட்டுள்ளது. சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூகத்தின் மீது ஏற்படும் தாக்கங்களை மட்டுப்படுத்தும் செயல்பாடு, இயக்க தேவையான செயல் திட்டங்கள், சுற்றுச்சூழல் கண்காணிப்பு திட்டம், தொழில்நுட்பத்தை செயல்படுத்தப்படும் என்ற உறுதி, சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்திற்கான வரவு செலவு திட்டம் முதலிய காரணிகளை சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம் கொண்டுள்ளது.

கொள்ளிடத்தின் (Berth) திட்டக்கட்டுமானத்தின் போது வரும் போக்குவரத்து மேலாண்மையை கட்டுப்படுத்துதல், நிலக்கட்டுமானத்தின் போது உள்ள சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டம், திடக்கழிவு கையாளும் திட்டம், ஆபத்து விளைவிக்கும் கழிவுகள்

நிர்வாகம், பணிநேர ஆரோக்கியம் மற்றும் பாதுகாப்பு முதலிய காரணிகளை மட்டுப்படுத்தும் நடவடிக்கைகள் மற்றும் செயல் திட்டங்கள் ஆகியவை இந்த ஆய்வு அறிக்கையில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளது.

LNG கொள்ளிடம் (Berth) இயங்கும் தருவாயில் வரும் நீர் மாசு கட்டுப்பாடு, சரக்குகளை கையாளும் போது உள்ள சுற்றுச்சூழல் நிர்வாகம், சரக்கு சேமிப்பு கிடங்கு, துறைமுக போக்குவரத்து நெரிசலை நிர்வகிக்கும் திட்டம், திடக்கழிவு மற்றும் ஆபத்து விளைவிக்கும் கழிவுகள் நிர்வாகம், பணிநேர ஆரோக்கியம் பாதுகாப்பு மற்றும் பிராந்திய சுற்றுச்சூழல் கண்காணிப்பு திட்டம் ஆகியவை இந்த ஆய்வு அறிக்கையில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளது.

LNG யை கையாளுவதற்காக முன்மொழியப்பட்ட பேரளவிலான நீர்ம கொள்ளிடத்தை கட்டுவதனால் கடலின் சுற்றுச்சூழலுக்கு துவக்கநிலையில் பாதகமான தாக்கங்கள் இருப்பினும் அதை மட்டுப்படுத்த போதுமான வசதிகள் உள்ளது.

துவக்க நிலையில் கடல்தரைஉயிரினங்கள் ஏற்படும் தாக்கத்தை குறைக்க கடலபடுக்கையின் அமைதியை குலைக்க கூடாது மற்றும் வெடிபொருட்களை உபயோகிக்க கூடாது என்று பரிந்துரைக்கப்படுகிறது. கட்டுமானப்பொருட்களை கடல் படுக்கையின் மீது கொட்டாமல் ஒன்றன் மீது ஒன்றாக அடுக்குவதற்கு முறையான இயந்திரங்களை பயன்படுத்த வேண்டும், துறைமுக அடிமட்டத்தில் உள்ள கடல் நீரின் ஓட்டம் அதிகரித்துவிடாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

கடல் அரிப்பு அது எதுவும் உண்டானால் கட்டுப்படுத்துவதற்காக வடக்கு நீர்தடையின் வடக்கு பகுதியில் உள்ள கடற்கரையை நிலைப்படுத்த தேவையான கடற்கரை பராமரிப்பு திட்டத்தை மேற்கொள்ள வேண்டும். தேவைபடுமேயானால் பொருத்தமான கடற்கரை பாதுகாப்பு முறையை வடிவமைப்பதற்கு குறிப்பிட்ட கால இடைவெளியில் கடற்கரையை கண்காணிக்க வேண்டும்.

திடீர் எண்ணெய் கசிவு ஏற்படும்மேனால அதை கையாளுவதற்காக தேவையான எண்ணெய் கசிவு காப்பு திட்டம் காரைக்கால் துறைமுகத்தில் உள்ளது. எண்ணெய் பரவுதல் கட்டுப்படுத்தும் உபகரணங்களை துறைமுகத்தில் சேமித்து வைக்க வேண்டும். துறைமுகத்தில் தற்போது உள்ள எண்ணெய் பரவுதல் தற்செயல் குழுவின் உறுப்பினர்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்து அந்த குழுவை பலப்படுத்த வேண்டும். இந்திய கடற்படை தலைமையிலான தேசிய எண்ணெய் கசிவு குழுவின் ஒருங்கிணைந்து செயல்பட வேண்டும்.

திட்டநேர கண்காணிப்பு:

சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை திட்டத்தின் ஒரு முக்கிய அம்சமாக திட்டநேர கண்காணிப்பு கருதப்படுகிறது. திட்டக்கட்டுமானத்தின் போதும், செயல்பாட்டின் போதும் சுற்றுச்சூழலை

கண்காணிக்க வேண்டும். இந்த கண்காணிப்பு கட்டுமானப்பணிகள் நிறைவடைந்து திட்டம் முழுமையாக செயல்பாட்டிற்கு வந்தபின் ஒரு முறைப்பட்ட இடைவெளியில் மேற்கொள்ள வேண்டும். பிராந்திய அளவுருக்களை (நிலம், நீர், காற்று, ஓசை, சூழலியல் மற்றும் சமூக பொருளாதாரம்) முறைப்பட்ட இடைவெளியில் கண்காணிப்பதற்கு தேவையான பின் திட்ட கண்காணிப்பு செயல்பாடு காரைக்கால் துறைமுகத்தில் ஏற்கனவே உள்ளது.

தற்போது முன்னிலைப்படுத்தப்பட்டுள்ள LNG கொள்ளிடத்திற்கும் இதே பின்திட்ட கண்காணிப்பு முறையை பயன்படுத்தி கொள்ளலாம். கண்காணிக்கப்பட வேண்டிய இடங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க வேண்டும் மற்றும் அந்த இடங்கள் நீர்ம கொள்ளிடத்திற்கு அருகில் இருக்குமாறு பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

இந்த கண்காணிப்பு முடிவுகளை சுற்றுச்சூழல் மற்றும் வனத்துறை அமைச்சகம், மாநில சுற்றுச்சூழல் துறை, மாநில மாசுக்கட்டுப்பாடு வாரியம், போன்ற அமைப்புகளுக்கு வருடத்திற்கு இருமுறை சமர்ப்பிக்க வேண்டும்.

உள் துறைமுகத்தில் செய்யப்படும் தகுதி வாய்ந்த மற்றும் அனுபவமிக்க சுற்றுச்சூழல் பொறியாளர்கள் ஏற்பாடு செய்யப்பட வேண்டும். நிலையான நடைமுறைகளை பயன்படுத்தி தரவு சேகரிப்பு மற்றும் ஆய்வுகள் செய்ய வேண்டும்.