



वृहत काठमाडौं उपत्यका मेट्रोरेल प्रबर्द्धनको अवधारणा

प्रस्तुति: ई. बदन लाल न्याछ्यौं
वृहत काठमाडौं उपत्यका मेट्रो रेल प्रबर्द्धन समूह

१. काठमाडौं उपत्यका: एक अद्भूत ज्ञानभूमी र सभ्यताको प्रारम्भ

परापूर्वकालमा काठमाडौं उपत्यका एक विशाल ताल रहेको कुरा सर्वविदित छ। यस तालको अद्भूत सौन्दर्यको आकर्षणले ठुला ऋषिमुनीहरु ज्ञानको खोजीमा यस तालमा आउँथे र वर्षौं तपस्या गर्थे। त्यसकारण काठमाडौं उपत्यका ज्ञानभूमी, तपोभूमी, पुण्यभूमी, शान्तिभूमीको नामले आज पनि प्रख्यात छ। यस्तैमा एक दिन विश्वकै पहिलो ज्ञानी “बोधीसत्व विपश्वान” काठमाडौं उपत्यकामा आउँनु भयो। तीन वर्षको तपस्या पछि वहाँको हातमा एक दैवी कमलको फुलको विज आई पुग्यो। बोधीसत्व विपश्वानले उक्त विज यस विशाल तालमा विसर्जन गर्नु भयो। कालान्तरमा उक्त विज आदी गुहेश्वरीका गर्भमा स्थापित भयो र एक सुन्दर १०,००० पत्ती भएको कमलको फुल फुल्यो। त्यस फुलमा हजारौं ताराहरुको चमक थियो। त्यस फुलको विचबाट एक दिव्य ज्योतिको उत्पत्ति भयो जसको दर्शन गर्न कयौं ऋषिमुनीहरु मध्य मञ्जुश्री पनि आउनु भएको थियो। मञ्जुश्री, जलविनायक तथा आदीनाथ तीनै जनाको सल्लाहले यस तपोभूमिमा भाग्यशाली पुण्यआत्माहरुको बसोबास गर्न अति उपयुक्त भएको तथ्य महसुस गरि यस तालबाट सबै पानी निकाल्ने व्यवस्था मिलाईयो। बोधीसत्व विपश्वानले रोपेको त्यो विज काठमाडौं उपत्यकामा नव सभ्यताको प्रारम्भ थियो। यो युग तीन वटा सभ्यता (मञ्जुश्री: बौद्धमार्ग, जलविनायक: शैवमार्ग र आदीनाथ: वैष्णवमार्ग) को सहअस्तित्व, सहमति, समावेशीकरणको युग थियो र एउटा नयाँ युग र सभ्यताको प्रारम्भ भयो। काठमाडौं उपत्यकाले विश्व सम्पदा क्षेत्रको रूपमा विश्व विख्यात रह्यो।

२. अनियन्त्रित बसोबास, शहर तथा अस्तब्यस्त यातायात

बोधीसत्व विपश्वान र मञ्जुश्रीको सभ्यताको त्यो पुण्यभूमी “वृहत काठमाडौं उपत्यका क्षेत्र” केहि दशकदेखि अनियन्त्रित बसोबासको एक जीवित उदाहरण भएको छ। शहरी विकास तथा आधुनिक पूर्वाधार निर्माणले ल्याएको वायु प्रदूषण, प्राकृतिक वातावरणीय विनाश, अनियन्त्रित यातायात, सडक दुर्घटना, प्राचीन वस्ति, संस्कृति र सम्पदामा अतिक्रमण, सार्वजनिक स्वास्थ्यमा दुष्प्रभाव जस्ता चुनौतीहरुको कारण यहाँको जनजीवन दिन प्रति दिन दुष्कर हुँदै गरेको तथ्य सर्वविदितै छ।

विगत ५० वर्षमा ५ वटा भन्दा बढी शहरी विकास गुरुयोजनाहरु र १४वटा भन्दा बढी यातायात सुधार आयोजनाका टुक्राटुक्रा उपलब्धि मात्रै हात लाग्यो र अनियन्त्रित शहर तथा अस्तब्यस्त यातायातमा मात्र सिमित रह्यो। सात वटा स्मारक क्षेत्र (स्वयम्भूनाथ, बौद्धनाथ, चाँगुनारायण, पशुपतिनाथ, काठमाडौं दरवार क्षेत्र, पाटन दरवार क्षेत्र, भक्तपुर दरवार क्षेत्र) ले सुसज्जित विश्व सम्पदा क्षेत्र काठमाडौं उपत्यकाको यस्तो उपहास।

३. विषम परिस्थिति तथा नगरपालिकाहरुका प्रयासहरु

यस विषम परिस्थितिबाट मुक्तिको लागि नगरपालिकाहरुले गरेका प्रयासहरु प्रशंसनीय रहेको छ। मोनोरेल, फ्लाईओभर, सडक चौडा गर्ने आयोजनाहरुले साधन श्रोत तथा समयको दुरुपयोग बाहेक अन्य सकारात्मक प्रगति हात लाग्न सकेन र सर्वसाधारणको विश्वास आर्जन गर्न सम्भव भएन। काठमाडौं उपत्यका भित्र सार्वजनिक यातायातको एकिकृत सेवा विस्तार हुँन नसक्नुको कारण निजी



GKV Metro Rail Promotion Group

वृहत काठमाडौं उपत्यका मेट्रोरेल प्रबर्द्धन समूह

नेपाली तथा अन्तर्राष्ट्रिय विज्ञहरुको समूह, Nepalese and International Experts' Group
मोबाईल ९८५१०२५४०० Mobile: 9851025400 Email: badan.nyachhyon@gmail.com

सवारी साधनको घनत्व तथा स्वमिस्त्वमा अभिवृद्धि हुँदै जानुको कारण सडक चौडा गर्नुको अर्थ रहेन । प्रत्येक पूर्वाधार आयोजनाले जनता माझ त्रास फैलाउनु बाहेक अन्य कुनै लक्ष्य देखिएन ।

४. राष्ट्रिय गौरवका आयोजना: काठमाडौं उपत्यका मेट्रोरेल

विगत १२ वर्ष देखि राष्ट्रिय योजना आयोगका १५औं विकास आयोजनामा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको रूपमा समावेश भएको काठमाडौं उपत्यका मेट्रोरेल आयोजनाले रु ३० करोड भन्दा बढी रकम खर्च पछि पनि आशातित उपलब्धी हासिल गर्न नसक्नु आफैमा एक चिन्ताको विषय भएको छ । चक्रपथ भित्र सिमित जमीनमाथि संचालन हुने उक्त मेट्रोरेलले मच्छेन्द्रनाथ जात्रा जस्तो महत्वपूर्ण अमूर्त सम्पदाको अतिक्रमण, वायु प्रदुषण, यातायातमा अवरोध, सडकमा भिडभाड, दुर्घटना तथा सिमित गति बाहेक अरु केहि उपलब्धि देखिएन ।

५. दुरगामी दृष्टीकोण तथा दीर्घकालीन अवधारणाको अभाव

दुरदृष्टि, पौराणिक इतिहास, संस्कृति, सम्पदा र प्रकृति प्रतिको समझदारी तथा सम्मानका साथै एकिकृत शहरी विकास तथा यातायात व्यवस्थाको अभावको नतिजा प्रष्ट महशुस भएको छ । साथै संस्थागत रूपमा एक द्वार संस्था तथा स्वमिस्त्वको अभावको ज्वलन्त अनुभव महशुस भएको छ । काठमाडौं उपत्यका सहारी विकासको दुरगामी दृष्टीकोण तथा दीर्घकालीन अवधारणाको अभाव स्पष्ट देखिन्छ ।

६. एकिकृत यातायात व्यवस्थापन तथा एकिकृत शहरी विकासको आवश्यकता

यस अस्तब्यस्त परिस्थितिबाट मुक्ति तथा दीर्घकालीन समाधानको रूपमा यस समूहले सन २०११ (वि.सं. २०६८) देखि वृहत काठमाडौं उपत्यका क्षेत्रमा मेट्रोरेल प्रणालीको आधारमा एकिकृत यातायात व्यवस्थापनका साथै एकिकृत शहरी विकासको आवश्यकताको महसुस गरि समय समयमा आयोजना गरिएका गोष्ठीहरुमा सशक्त आवाज उठाउँदै आएको तथ्य सर्व विदितै छ । हालै यस समूहले यस विषयमा एक रणनीतिक दीर्घकालीन अवधारणा पत्र तयार गरेको छ, जसका मुख्य बुँदाहरु यस प्रकार छन्:

- १) स्वच्छ र हरीत वातावरण, खुल्ला क्षेत्रका साथ एकिकृत शहरी विकास,
- २) अक्षुण्ण प्रकृति, संरक्षित मौलिक संस्कृति र सम्पदाका साथ पूर्वाधार तथा एकिकृत शहरी विकास,
- ३) वृहत काठमाडौं उपत्यका क्षेत्रमा मेट्रोरेल प्रणालीको आधारमा सुरक्षित, सर्वसुलभ, एकिकृत यातायातको व्यवस्थापन,
- ४) लामो दुरी र छोटो दुरीका यातायात, पैदल तथा साईकल मार्ग तथा सम्पदा क्षेत्रमा पैदल मार्गको एकिकृत व्यवस्था,
- ५) विभिन्न प्रकारका सतही यातायातका प्रणालीले मेट्रोरेल बिसौनीहरुमा फिडर (Feeder) यातायातको सेवाको व्यवस्था,

- ६) मेट्रोरेल प्रणालीले काठमाडौं उपत्यकाका समस्त नगरपालिकाहरु एवं नव निर्माण हुने स्मार्ट शहरहरुका विच समान पहुँचको विकास तथा विशेष विषयवस्तु (Theme Based) को आधारमा समान आर्थिक अवसरको सृजना,
- ७) मेट्रोरेलका विसौनीहरुका वरपर आर्थिक कारोवार तथा काठमाडौं उपत्यकाको पुनर्जागरणका उत्कृष्ट स्थानको रुपमा रुपान्तरण, नयाँ बजार तथा मनोरञ्जन स्थलको रुपमा स्थापित, र
- ८) रणनीतिक वातावरणीय मूल्याङ्कन (Strategic Environmental Assessment) तथा रणनीतिक सम्पदा प्रभाव मूल्याङ्कन (Strategic Heritage Assessment) ।

७. प्रस्तावित मेट्रोरेलको स्वरुप र आर्थिक परिस्थिति

प्रस्तावित मेट्रोरेलको स्वरुपनै वृहत काठमाडौं उपत्यकाको एकिकृत यातायातको आधारभूत प्रारुप हुन । यस स्वरुपले काठमाडौं उपत्यकाका सवै नगरपालिकाहरुलाई यातायातको पहुँचको एउटै सुत्रले जोडिने छ । प्रस्तावित मेट्रोरेलमा पाँच वटा निम्न रेखा वा पथहरु हुनेछः

- पाटन रेखा (गोदावरी-सातदोवाटो-भृकुटीमण्डप-बाँसबारी-बुढानिलकण्ठ): २६.० किमि (सुरुङ्ग १४.५, आकासे पुल ११.५), निर्माण लागत रु २ खरब
- पाटन रेखा २ (चापागाउँ-सातदोवाटो): ८.० किमि (सुरुङ्ग २, आकासे पुल ६), निर्माण लागत रु ०.६२ खरब
- काठमाडौं रेखा (वनेपा-कोटेश्वर-भृकुटीमण्डप-कलङ्की-बुढानिलकण्ठ): ३६.५ किमि (सुरुङ्ग १५, आकासे पुल २१.५), निर्माण लागत रु २.६ खरब
- काठमाडौं रेखा २ (भृकुटीमण्डप-बौद्ध-गोकर्ण-साँखु): १७.५ किमि (सुरुङ्ग ७.५, आकासे पुल १०), निर्माण लागत रु १.२५ खरब
- विष्णुमती रेखा (दक्षिणकाली-चोभार-टङ्केश्वर-नयाँ बसपार्क-धर्मस्थली): २०.५ किमि (सुरुङ्ग १०, आकासे पुल १०.५), निर्माण लागत रु १.४६ खरब
- चक्रपथ रेखा (सातदोवाटो-बल्खु-कलङ्की-नयाँबसपार्क-बाँसबारी-बौद्ध-कोटेश्वर-सातदोवाटो): ३० किमि (सुरुङ्ग ३०), निर्माण लागत रु ३.२०खरब
- उपत्यका फेडी रेखा (नयाँ थेचो-नयाँ बंगमती-चालनाखेल-नयाँ किर्तीपुर-नयाँ सतुङ्गल-नयाँ बलम्बु-रामकोट- नयाँ धर्मस्थली- टोखा-हात्ती गौडा-कपन-गोकर्ण-नयाँ दुवाकोट-सल्लाघाडी- नयाँ लुँभु - नयाँ बाडेगाउँ - नयाँ थेचो): ५३.५ किमि (सुरुङ्ग ५.५, आकासे पुल ४८), निर्माण लागत रु ३.८१ खरब
- कूल लम्बाई: १७१.५ किमि, निर्माण लागत रु १८ खरब
- मुख्य विसौनी ९ वटा, सहायक विसौनी १०५ वटा, जम्मा १३० (५७ जमिनमुनि, ७३ जमिनमाथि)

एक प्रारम्भिक अध्ययन अनुसार, व्यवस्थित यातायातको अभावको कारण भिडभाड, ढिलागति, दुर्घटना, वायु प्रदुषण, सडक चौडाई र वसोवास विस्थापन, सम्पदा माथि अतिक्रमण, अव्यवस्थित शहरीकरण, सवारी साधन आयात, ईन्धन खपत, कार्वन उत्सर्जन, सवारी साधन मूल्य ह्रास, जामले विरामी वढी खर्च, यातायात व्यवस्था, ईत्यादी अनावश्यक खर्च मात्रै पनि वार्षिक रु १२० अरब



GKV Metro Rail Promotion Group

वृहत काठमाडौं उपत्यका मेट्रोरेल प्रबर्द्धन समूह

नेपाली तथा अन्तर्राष्ट्रिय विज्ञहरुको समूह, Nepalese and International Experts' Group
मोबाईल ९८५१०२५४०० Mobile: 9851025400 Email: badan.nyachhyon@gmail.com

भन्दा बढि क्षति भएको अनुमान छ । यी अनुमानित क्षति ५०% मात्र पनि घटाउन सक्थो भने लाभ र खर्चको अनुपात सकारत्मक हुने संभावना देखिन्छ ।

साथै प्रत्यक्ष रोजगार सृजना, घरजग्गा, बजार, पर्यटन र उद्योग विकासबाट थप आर्थिक उन्नतिको संभावना बढी हुने छ । प्रत्यक्ष लाभबाट संचालन खर्च व्यहोर्ने र अप्रत्यक्ष लाभबाट लगानीमा अनुदान दिने नीति अवलम्बनले आर्थिक दिगापनको सम्भाव्यता देखिन्छ ।

मेट्रोरेलको प्रस्तावित संजालको प्रारूपले काठमाडौं उपत्यकाको दीर्घकालीन विकासलाई निर्देश गर्दछ तथा हराभरा स्वच्छ, मनमोहक, वाचनयोग्य शहरको रूपमा विकसित गर्न एक यन्त्र सावित हुनेछ ।

८. कार्यान्वयन अवधी

काठमाडौं उपत्यका मेट्रोरेलका कार्यान्वयनको लागि प्रारम्भिक अध्ययन २ वर्ष, विस्तृत अध्ययन र डिजाईन ३ वर्ष र पहिलो रेखाको निर्माण अवधी ५ वर्ष समेत जोड गर्दा कम्तिमा १०-२५ वर्ष लाग्ने देखिन्छ ।

९. एकल द्वार संस्था र सवल नेतृत्वको आवश्यकता

काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण तथा उपत्यका मेयर्स फोरमका मनमुटाव तथा टुक्राटुकी गुरुयोजनाहरुको कारण काठमाडौं उपत्यकाको विकास अस्तब्यस्त रहेको सर्वविदितै छ । प्रत्येक पूर्वाधारको प्रारम्भले स्थानीय जनसमुदाय तथा योजनाकारहरु विच अविश्वास, त्रास तथा संघर्षको वातावरण सृजना गर्दछ । जनकल्याणको आयोजनामा पनि सामुहिक सहमतिको खोजी हुँदैन । मेट्रोरेलको अध्ययन पनि विभिन्न संस्थाहरुलाई भागबन्दा लगाएर बजेट खर्च बढाउनु बाहेक केहि उपलब्धि हुन सकेन । सम्पदा संरक्षण तर्फ रानी पोखरीमा सम्पदाको चिनो केहि बाँकि रहेन । काष्ठमण्डप पुननिर्माणको कार्यको विवाद आज सकिएको छैन । चारनारायणको मन्दिरबाट हराएको “सम्बत १४” लेखेको ईटाको विषयमा जवाफ कसैले दिँदैन । यातायातसंग सम्बन्धि पाँच वटा संस्थाहरुको एकआपसमा समन्वय छैन । काठमाडौं उपत्यकाको वृहत विकासको लागि आवश्यक एकल द्वार नेतृत्व तथा निर्णय गर्ने क्षमताको अभावमा अस्तब्यस्त तथा लथालिङ्ग व्यवस्थाको समाधान खोज्ने पर्ने समय आएको छ ।

एकल द्वार नेतृत्वको विकासको लागि निम्न प्रकारको संस्थागत व्यवस्थाको परिकल्पना गरिएकोछः

- १) संस्थागत विकास परिमार्जन अध्ययन तथा कार्यान्वयनको लागि राष्ट्रिय योजना आयोग अर्न्तगत एक टास्क फोर्स (Task Force) या स्टेइरिङ्ग कमिटी (Steering Committee) गठन गर्नु पर्ने देखिन्छ, जसले सबै सरोकारवाला विभाग, मन्त्रालय तथा सामुदायिक संस्थाहरूसंग समन्वय कायम गर्दछ र नियम कानूनको परिमार्जनका साथै नयाँ नियम कानूनको व्यवस्था गर्दछ । नेपालमा नयाँ नियम कानूनको व्यवस्था गर्नु एक असाध्यै जटिल कार्य भएकोले यस कमिटिको विशेष महत्व देखिएको छ ।
- २) काठमाडौं उपत्यका आफैमा एक भौगोलिक एकाई भएको कारण यस उपत्यकालाई १८ नगरपालिकामा विभाजनले समन्वयको अभाव भयो र धेरै विकृति ल्यायो । यस्लाई एक संघिय प्रदेश या एक वृहत महानगरपालिकाको रूपमा अथवा काठमाडौं उपत्यका विकास

प्राधिकरणलाई उपत्यका मेयर्स फोरमसंग एकिकृत गरि एक सशक्त एकल द्वार संस्थामा परिमार्जन गरि एकल दीर्घकालिन दृष्टिकोण (Long Term Vision) तथा लक्ष्य (Mission) अर्न्तगत संचालन गर्न उपयुक्त देखिएको छ।

- ३) एकिकृत यातायात र मेट्रोरेलको अध्ययन, अनुसन्धान तथा संचालन अति जटिल कार्य भएकोले विशेष विज्ञता र क्षमताको संस्था आवश्यक भएकोले “वृहत काठमाडौं उपत्यका मेट्रोरेल प्राधिकरण” तथा “काठमाडौं उपत्यका एकिकृत सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण” को परिकल्पना गरिएको छ।
- ४) एकल द्वार संस्थागत निर्णयहरुमा स्थानीय समुदाय र सरोकारवालाहरु सहभागिता तथा समावेशिकरणको आधारमा एकिकृत सर्वसम्मत सहमतिलाई प्रोत्साहन गर्न राष्ट्रिय सामुदायिक परिषदको गठन हुनु आवश्यक देखिन्छ।
- ५) प्रस्तावित नयाँ प्राधिकरणहरु संसदबाट स्विकृत हुन समय लाग्ने भएको समयको वचत गर्ने हेतुले माथि उल्लेखित टास्क फोर्सलाई परिचालन गर्न उपयुक्त हुने छ।

१०. काठमाडौं उपत्यका विकासको दिर्घकालीन दृष्टिकोण २१००

- १) मेट्रोरेल आफैमा दिगोपनको एक जीवन्त सामुदायिक यातायात प्रणाली हो। यस्को संचालन कम्तिमा पनि सयौं वर्ष निर्वाध गर्दछ। यहि कारण काठमाडौं उपत्यकाको शहरी विकासको दिर्घकालीन दृष्टिकोण २१०० (काठमाडौं उपत्यकाको विकासको १०० वर्ष) को अवधारणा प्रस्तुत गरिएको छ। यस अवधारणाले काठमाडौं उपत्यका विकासको समस्तिगत गुरुयोजना (Comprehensive Development Master Plan) तयार गर्न मद्दत गर्दछ।
- २) मेट्रोरेलको विकासले एकिकृत यातायातको विकास पनि सुनिश्चित गर्छ र टुक्राटुक्रा आयोजनाको आवश्यक पर्दैन तथा अन्य समस्त यातायातका साधनहरु मेट्रोरेलका सेवा प्रदायकको रुपमा परिणत हुनेछ।
- ३) कचौरा आकारको काठमाडौं उपत्यकाको तुँवालो नियन्त्रण गर्न राजस्थानबाट आउने धुलोको प्रकोप, हिमालय क्षेत्रका जंगली आगलागीको धुँवाको प्रकोप, हेटौडा तथा धाडिङ्ग करिडोरबाट आउने वायु प्रदुषणको नियन्त्रणको लागि वातावरण प्रदुषित हुने उद्योगहरुको स्थानान्तरण गर्ने ईत्यादी कार्यहरु गर्न दिर्घकालीन योजनाको आवश्यकता पर्दछ।
- ४) सामुदायिक तथा संस्थागत बस्ती तथा अग्लाभवन निर्माणको लागि प्रोत्साहनले हराभरा स्वच्छ, खुल्ला क्षेत्र, प्रकृति, मौलिक संस्कृति र सम्पदाका संरक्षणको साथै स्वस्थ्यकर, वाचनलायक र मनमोहक शहरी विकासको सुनिश्चीत गर्नेछ।

११. पूर्वतयारी, दिगोपन र कार्यान्वयन

नेपालका आयोजनाहरुको कार्यान्वयनमा थुप्रै कमजोरी रहेको हालैको प्रगति विवरणहरुबाट प्रष्ट हुन्छ। २०७८ सालको फाल्गुण महिना सम्म पुँजीगत खर्च २१% मात्र हुनु कार्यान्वयनमा कमजोरी पक्षको सूचक हो। आयोजनाहरुमा सुरु देखिनै थुप्रै कमजोरीहरु, अस्पष्ट अवधारणा र दृष्टिकोण, अपूर्ण अध्ययन र नापनक्सा, अपूर्ण प्रतिवेदन, विभिन्न जोखिमहरु संबन्धि अध्ययन, श्रोतसाधन र



GKV Metro Rail Promotion Group

बृहत काठमाडौं उपत्यका मेट्रोरेल प्रबर्द्धन समूह

नेपाली तथा अन्तर्राष्ट्रिय विज्ञहरूको समूह, Nepalese and International Experts' Group
मोबाईल ९८५१०२५४०० Mobile: 9851025400 Email: badan.nyachhyon@gmail.com

समयको कमी हुन सक्छ। यी कमी कमजोरीहरूलाई “लेखाजोखा (Check and Balance)” मार्फत बेलैमा पहिचान गर्नु र निर्मुल पार्नु आवश्यक हुन्छ। तर विगत केहि वर्ष यता “लेखाजोखा”को अभ्यास हराई सकेको छ र धेरै आयोजनाहरू यस्को शिकार भएका छन। लेखाजोखा अभ्यासले आयोजनाहरूको पूर्वतयारीलाई पूर्णता दिन्छ तथा जोखिमहरू घटाउँछ, दिगोपन र कार्यान्वयन पक्ष सबल बनाउँछ।

१२. मेट्रोरेल विकासका लाभ

प्रस्तावित मेट्रोरेलको विकासले बृहत काठमाडौं उपत्यका क्षेत्रका समस्त निवासीहरूलाई माथि उल्लेखित चुनौतिहरूबाट राहतको अनुभूति हुनेछ तथा सफल कार्यान्वयनबाट दृष्टान्त रुपमा : आर्थिक, समाजिक तथा अन्य विभिन्न लाभ हुनेछ:

- काठमाडौं उपत्यकाको सुस्त जीवनले एउटा गतिशिलता पाउँने छ र आर्थिक असिमित अवसरहरू सृजना हुनेछ।
- गतिशिल युवावर्ग, व्यवसायीहरू र विज्ञहरूको भेटघाटको नयाँ अवसरले सृजनाका नयाँ ढोकाहरू खुल्ने छ।
- काठमाडौं उपत्यकाका प्रत्येक नगरपालिकाहरूले समानरुपमा आर्थिक उन्नतिका अवसर पाउँने छन तथा प्रत्येक मेट्रोरेल विसौनीहरू आर्थिक व्यापारिक केन्द्रको रुपका विकसित हुनेछ।
- मेट्रोरेल प्रयोगकर्ता र अप्रयोगकर्ता दुबैले यातायातको भिडभाड, ढिलायात्रा, समयको वचत, सडक दुर्घटना, तेलको वचत, वायु धुँवा धुलो प्रदुषणबाट मुक्तिबाट सारगर्भित लाभ पाउँनेछन।
- काठमाडौं उपत्यकाले विश्व सम्पदाको आफ्नो छवि पुनर्स्थापना गर्ने अवसर पाउँनुका साथै धार्मिक यात्रा तथा पर्यटनको विकासमा योगदान पुर्याउने छ।
- काठमाडौं उपत्यका राष्ट्रको एक महत्वपूर्ण आर्थिक स्थलको रुपमा पुर्नउत्थान हुन सफल हुनेछ।
- यो प्रयास कालान्तरमा नेपाल र समस्त विश्वको लागि एक अमूल्य उपहार साबित हुनेछ।
- मन्जुश्रीले विशाल तालवाट नयाँ सभ्यता निर्माण गरे जस्तै हराभरा स्वच्छ मनमोहक शहर पुनर्जागण गर्ने सुवर्ण मौका सृजना हुनेछ।