

أثر محطات قطار الرياض على أسعار الأراضي السكنية المجاورة من وجهة نظر الخبراء العقاريين

فيصل السعيد، وليد الزامل*

قسم التخطيط العمراني، كلية العمارة والتخطيط - جامعة الملك سعود، الرياض، المملكة العربية السعودية.

البريد الإلكتروني للباحث الرئيسي: Waalzamil@ksu.edu.sa

تاریخ استلام البحث: 7 ديسمبر 2025 ، تاریخ الموافقة على النشر: 13 ديسمبر 2025

المستخلص

يهدف هذا البحث إلى تحليل أثر محطات قطار الرياض على أسعار الأراضي السكنية المجاورة من وجهة نظر العقاريين، من خلال دراسة تطبيقية على محطة دكتور سليمان الحبيب بحي الياسمين. تتطرق الدراسة من فرضية أن محطات القطار عنصر محوري في تشكيل قيمة العقارات السكنية، نظرًا لدورها في تحسين مستوى العلاقة، والتحفيز، والطبيعة، والوصولية، والتصميم، والاستخدامات، والقرارات. أظهرت النتائج وجود علاقة طردية بين قرب العقار من المحطة وارتفاع قيمته؛ إذ يزداد تحسين الوصولية إلى زيادة الأسعار، بينما ينخفض ارتفاع زمن الوصول في انخفاضها نسبيًا. وفي ظل النمو العقاري المتتسارع في الرياض ومشاريع رؤية المملكة العربية السعودية 2030، يشكل مشروع قطار الرياض عاملاً مؤثراً في الديناميات العقارية، خاصة في المحطات المركزية التي تجذب كثافات سكانية عالية وتترفع الطلب في محيطها، كما تبين أن اختلاف خصائص المحطات والأنشطة المحيطة بها يُحدث تفاوتًا في مستوى التأثير، مما يستدعي تحليلًا مكافيًّا. خلصت الدراسة إلى أن الاستثمار بالقرب من محطات القطار يمثل فرصة استراتيجية لرفع القيمة السوقية وتحسين جودة الحياة، مع ضرورة تبني سياسات تخطيطية تعزز التكامل بين النقل العام والتطوير العقاري.

الكلمات المفتاحية: الرياض، محطات القطار، الأراضي السكنية المجاورة، الخبراء العقاريين.

المقدمة

تتأثر أسعار العقارات السكنية بعدة عوامل متداولة من أبرزها الخصائص الجغرافية للعقار نفسه ومدى سهولة الوصول إليه بالإضافة إلى العوامل البيئية المحيطة به⁽¹⁾. وتعُد الأحياء السكنية من أهم مكونات المدينة لكونها العنصر الرئيسي الحضري لحياة السكان ومحطات النقل خصوصًا شبكات القطار من أهم عناصر البنية التحتية التي تُشَهِّم بشكل مباشر في تحسين إمكانية الوصول داخل المدينة⁽²⁾. إذ تعتبر هذه المحطات نقاط ربط أساسية في شبكات النقل وتؤثِّر في طريقة استخدام المجتمع للمدينة مما يجعلها ذات تأثير مباشر وغير مباشر على قيمة العقارات السكنية المجاورة لها⁽¹⁾. هذا التأثير نابع من كون الوصول السهل والسريري إلى الخدمات والمراكز الحضرية. ويُعد أحد أهم المحددات الرئيسية لقيمة الأرض والعقارات السكنية⁽³⁾. وأوضح⁽⁴⁾ أن أي تحسين أو تسهيل في الوصول ينعكس إيجابًا على أسعار الأراضي السكنية المجاورة. أكدت العديد من الدراسات السابقة على وجود علاقة إيجابية بين تحسين إمكانية الوصول وارتفاع أسعار الأراضي والعقارات في المناطق المحيطة والمجاورة، وأوضح⁽²⁾ أن أي تحسين في إمكانية الوصول سواء عبر إنشاء محطة جديدة أو تطوير خطوط النقل القائمة ينعكس إيجابًا على أسعار الأرضيات المباشرة في المحيط المباشر لهذه المحطات نتيجة لتحسين القيمة والمنفعة الاقتصادية لموقع العقارات.

تشير الدراسات الحديثة إلى أن المسافة الزمنية لأقرب محطة قطار أو مترو تُعد عاملاً حاسماً في تحديد القيمة السوقية للعقارات السكنية فكلما زاد الوقت اللازم للوصول إلى المحطة انخفضت قيمة العقارات⁽²⁾ كما بين أن كل خمس دقائق إضافية في زمن الوصول تؤدي إلى انخفاض أسعار العقارات بنحو 1% مما يبرز الأهمية الاقتصادية الكبيرة لمحطات القطار في تشكيل الأسواق العقارية، وقد شهدت مدن كبرى مثل، واشنطن ودبليو تطورًا ملحوظًا في أسعار العقارات القرية من محطات القطارات، مما يشير إلى أن وجود محطات قطار في الحي لا يعكس قيمة مادية فقط، بل يتجاوز ذلك إلى تأثيرات عمرانية واجتماعية وتنظيمية على البيئة المحلية المحيطة بها⁽⁵⁾. هذه المحطات تؤدي إلى تحفيز التغيير لاستخدامات الأرضي وزيادة الكثافة السكانية في المدينة وتحسين المشهد الحضري مما يُعيد تشكيل الهيكل الاجتماعي والعربي للأحياء والمناطق بشكل عام⁽⁶⁾. ويُعد نظام النقل أو محطات القطار من العناصر الفعالة في توفير الوصول لعدد كبير من الأشخاص إلى موقع وفرص تتجاوز ما يوفره المجتمع المحلي. وغالبًا ما تكون الاستثمارات في البنية التحتية ووسائل النقل العامة مدفوعة برغبة في تسهيل التنقل بكفاءة وأمان إلى الوظائف والجامعات والمدارس ومرافق الرعاية الصحية، بالإضافة إلى دعم النمو الاقتصادي والسكاني وتوسيع المدن وحل مشكلات الازدحام⁽⁶⁾. وكما أكد⁽⁷⁾ أن تجربة محطات القطار جديدة في سوق السعودية، ولكن وفق التجارب العالمية تكون أسعار الأرضيات القرية من القطارات ومحطاتها هي الأعلى في أي مدينة، كونها تسهل حركة النقل، وقربها من الأماكن المهمة في أي مشروع. قطار الرياض والذي يمثل أطول شبكة قطار

في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، بطول إجمالي 176 كيلو متر و84 محطة وهذا مما سيغير شكل عاصمة المملكة العربية السعودية، مدينة الرياض كبدائل نقل عن المركبات، وتحويل مدينة الرياض إلى مركز للتجارة والأعمال عالمياً⁽⁷⁾. مدينة الرياض تشهد نمواً عمرانياً مميراً وتتطور بسرعة ملحوظة مقارنة بالمدن الأخرى في المملكة العربية السعودية حسب مستهدفات رؤية 2030 حيث يشكل موقعها الجغرافي محفزاً للنمو الاقتصادي، ووجهه مفضلة للاستثمارات المحلية والإقليمية⁽⁸⁾. وتشهد مدينة الرياض توسيع كبير في مساحات الأراضي السكنية المطورة وخاصة بالموقع التي تكون بالقرب من الاستثمارات الحكومية كمحطات القطار. كما تزداد المساكن المشغولة بأسر في منطقة الرياض مقارنة بباقي المدن في المملكة العربية السعودية⁽⁸⁾. وتشكل الأسر في منطقة الرياض ما نسبته 15.5% من جمل عدد الأسر بالمملكة العربية السعودية، وتنتحوز الرياض على 24.7% من المساكن المشغولة بأسر المملكة العربية السعودية من إجمالي المساكن المشغولة بعد مكراة المكرمة بنسبة 27.3% وتشكل منطقة الرياض ما نسبته 25.25% من عدد سكان المملكة العربية السعودية بعدد سكان يبلغ 32.55 مليون نسمة⁽⁸⁾. وهذا ما يؤكد أن مدينة الرياض سيكون لها طلب عالي جداً في المساكن في المستقبل؛ بسبب المشاريع الحكومية الضخمة والتي تهدف لتحقيق متطلبات رؤية المملكة العربية السعودية 2030. تُعد محطات البخطاء، والوزارات، والمتحف الوطني في وسط الرياض من أكثر المحطات المحظوظة بها سكاناً. إذ يعيش في نطاق مسافة مشي مدتها 15 دقيقة من كلٍ منها ما يقارب 50 ألف نسمة، وينبع مترو الرياض إنجازاً بنرياً بارزاً وأداة استراتيجية لتحفيز النمو الاقتصادي، إذ يرسخ إمكانية الوصول في صميم التحول الحضري الذي تشهده الرياض⁽¹⁰⁾.

تسلط هذه الورقة البحثية على تحليل أثر القرب الجغرافي من محطات قطار الرياض على أسعار الأراضي السكنية المجاورة بالتطبيق على نموذج الحالة الدراسية لحي الياسمين في منطقة الرياض، واستكشف ما إذا كان لهذا التأثير طابع إيجابي أو سلبي باختلاف خصائص العقارات العمرانية للأحياء. وتأتي أهمية هذه الورقة في سياق فهم العلاقات بين محطات القطار وأسعار الأراضي السكنية المجاورة وتقديم التفسيرات المنطقية للتباين في الأسعار وهو ما يساهم في تطوير التوزيع المكاني حول محطات القطار والارتفاع بمجموعة التطوير العقاري، وذلك في تقديم توصيات تخطيطية تدعم تكامل التنمية في مدينة الرياض.

مشكلة البحث

تحسين إمكانية الوصول عبر محطات النقل مثل، القطارات يعتبر من العوامل الرئيسية التي تؤثر إيجاباً على أسعار العقارات⁽¹⁾. إلا أن الدراسات تظهر تفاوتاً في مدى هذا التأثير وحجمه حسب نوع العقار وموقعه وزمن الوصول إلى المحطات⁽²⁾. كما أن هناك جوانب عمرانية واجتماعية وتنظيمية أعمق تنشأ نتيجة لتواجد هذه المحطات تؤثر على الهيكل الاجتماعي، والعرقاني للمناطق المحظوظة بها⁽⁵⁾. وبالرغم من الأهمية الكبرى لأنظمة النقل في تحسين فرص التنقل ودعم النمو الاقتصادي والاجتماعي⁽⁶⁾. وبما أن هناك تفاوت بين مدى تأثير قرب العقارات السكنية ومحطات القطار وله جوانب اجتماعية واقتصادية، لذلك تكمّل إشكالية البحث إلى الحاجة لتحليل أثر محطات قطار الرياض على أسعار الأراضي السكنية المجاورة وذلك بالتطبيق على الحالة الدراسية لمحطة د. سليمان الحبيب، حي الياسمين، مدينة الرياض⁽⁶⁾.

أهداف البحث

تهدف هذه الورقة البحثية إلى تحليل أثر محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة لها، وذلك بالتطبيق على محطة د. سليمان الحبيب، حي الياسمين في مدينة الرياض. وتأتي هذه الدراسة في ظل التوسيع العمراني الكبير الذي تشهده مدينة الرياض، وزيادة الاستثمارات في مشاريع القطار العام، خاصة شبكة القطار التي تُعد من المحاور الرئيسية في رؤية المملكة العربية السعودية 2030 لتطوير البنية التحتية الحضرية. وبعد فهم العلاقة بين محطات القطار وأسعار العقارات السكنية المجاورة أداة مهمة لصناع القرارات والمخططين العرائين لتوجيه التنمية بشكل متوازن ومستدام. تسعى الورقة إلى تقديم نتائج قابلة للتطبيق تساعد في دعم سياسات التخطيط العقاري، وتحقيق أقصى استفادة من المشاريع العقارية الكبرى في تحسين جودة الحياة وزيادة العائد الاستثماري في المناطق الحضرية.

أسئلة البحث

يتمحور السؤال الرئيسي في البحث حول ما هو أثر محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة لها، وذلك بالتطبيق على الحالة الدراسية لمحطة د. سليمان الحبيب، حي الياسمين مدينة الرياض. وينتشر من هذا السؤال عدة تساؤلات ثانوية يمكن من خلالها معرفة ذلك الأثر.

أهمية البحث

يكسب هذا البحث أهمية كبيرة من الناحية العلمية والعملية، نظراً للدور المهم الذي تلعبه محطات النقل خاصة القطارات في تحسين إمكانية الوصول داخل المدن وتتأثيرها المباشر على أسعار العقارات⁽¹⁾. ففهم العلاقة بين تحسين البنية التحتية للنقل وقيمة العقارات تساعد في توجيه السياسات التنموية والعرقانية بشكل يعزز من القيمة الاقتصادية للمناطق الحضرية⁽⁵⁾. كما أن تحليل الرؤية العمرانية والاجتماعية والتنظيمية الناجمة عن وجود محطات النقل يُسهم في تحسين تخطيط استخدامات الأرضي وزيادة الكثافة السكانية بطريقة مستدامة⁽⁶⁾. إضافة إلى ذلك فإن البحث يسلط الضوء على كيفية تأثير أنظمة النقل للنمو الاقتصادي والسكاني وحل مشكلات الازدحام المروري مما يجعل من استثمارات البنية التحتية مهمة للاقتصاد الوطني⁽⁶⁾. نتائج البحث تُسهم في توفير قاعدة معرفية تساعد صناعي القرار والمخططين العرائين على معرفة التأثيرات الاجتماعية والاقتصادية لمحطات النقل، وتحسين استراتيجيات التطوير المدن وتعزيز جودة الحياة لسكانها، مما يؤثر إيجاباً على السلوكيات الاجتماعية والاقتصادية. تُبرز هذه الدراسة أهمية الاستراتيجية لمحطات النقل، لا سيما محطات القطارات،

أثر محطات قطار الرياض على أسعار الأراضي السكنية المجاورة من وجهة نظر الخبراء العقاريين

باعتبارها محركاً رئيسياً للتنمية الحضرية المستدامة. فهي لا تسهم فقط في تحسين إمكانية الوصول وتقليل الازدحام المروري، بل تؤثر بشكل مباشر على تشجيع الاقتصاد المحلي من خلال رفع قيمة العقارات وجذب الاستثمارات، كما أن دمج هذه المحطات في التخطيط العمراني يوفر فرصاً لتعزيز الكثافة السكانية وتنوع استخدامات الأرضي بطريقة أكثر كفاءة واستدامة⁽¹⁰⁾. تُعد محطات النقل العام نقاطاً محورية في تشكيل بنية المدينة المكانية والاقتصادية، حيث تسهم في إعادة توزيع الأنشطة العمرانية وتشجيع التطور القائم على مفهوم الوصولية يساهم وجودها في تعزيز مفهوم التطوير الموجه للنقل العام⁽⁶⁾.

الاطار النظري

مفهوم التطوير الموجه للنقل العام (TOD)

يُعد التطوير الموجه للنقل العام (TOD) نهج للتنمية الحضرية ويدمج النقل في التخطيط العمراني بهدف تعزيز السلوك المعتمد على وسائل النقل العام، وهو نهج منجي يهدف إلى تقليل الاعتماد على السيارات من خلال تسهيل الوصول إلى وجهات متعددة ضمن مسافات يمكن قطعها سيراً على الأقدام⁽¹¹⁾.

أوضح⁽¹²⁾ ان ثلية ممتلكات المدينة يتطلب اتباع نماذج مبتكرة في التخطيط الحضري لتعزيز نسيج عمراني قابل للعيش ومن و herein ويُعد تطوير النقل الموجه نحو التوسيع (TOD - Transit-Oriented Development) أحد هذه النماذج، حيث يتوقع أن يُضيف قيمة لجميع أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص كما يعمل هذا المفهوم على تعظيم استخدام وسائل النقل، وخلق إحساس بالمكان والمجتمع، وتوفير مزيج حيوي من استخدامات الأرضي التي تلبى احتياجات السكان الحاليين وسكان المستقبل. وقد أصبح تطوير النقل الموجه نحو التوسيع في الوقت الحالي ودعم كبير وأولوية كبيرة بالنسبة للحكومة والمطربين بهدف إنشاء بيئة معيشية مستدامة وعالية الجودة⁽¹³⁾. كما يُعد (TOD) أسلوباً متكاملاً في تخطيط النقل والتخطيط الحضري، ويهدف إلى تقليل استخدام السيارات والتلوّن العماني العشوائي، وزيادة استخدام وسائل النقل العام كالقطارات والحافلات، وتعزيز التنقل المستدام للمدن، ويشكل أثر إيجابي على البيئة والمناطق الحيوية في تقليل انبعاثات الغازات.

العلاقة بين محطات القطار وأسعار العقارات السكنية المجاورة

تتأثر أسعار العقارات السكنية بعوامل عديدة منها ما يرتبط مباشرة بالعقار السكني بذاته كعمر العقار وحجمه وجودة تصميم العقار والخصائص الخاصة بالعقار، كما يرتبط العقار بحجم الأرض السكنية ومستويات الوصول لها عبر الخدمات العامة كمحطات القطار والمدارس والجامعات والمراكز⁽¹⁴⁾ التجارية ، كما يمكن أن تتأثر أسعار العقارات السكنية بحجم العرض والطلب الذي يؤثر بدوره بطبيعة صناعة البناء وحجم الأسر داخل المدينة وتشريعات أنظمة البناء. يتأثر السوق العقاري بمدى توفر شبكات نقل حضرية وجديدة وذات جودة عالية ومتصلة بالمرافق العامة في المدينة كالمراكز التجارية وأماكن أعمال الشركات والمؤسسات الحكومية⁽¹⁵⁾. شبكات القطارات لها تأثيرات مباشرة على العقارات السكنية في نطاق 100-200 متر، وأن سعر العقارات السكنية يرتفع مع زيادة القرب عن شبكات القطارات وهذا ما يؤكّد وجود علاقة طردية بين العقارات السكنية القريبة من محطات القطار وأسعارها ومع ذلك، نجد أن هناك تفاوت في هذا الأثر بناء على عاملين تملك السيارات ومستويات الدخل⁽¹⁶⁾.

تعد محطات القطار اختصار لأنظمة النقل العام السريع والحضري حيث أنها تلعب هذه الشبكات دوراً حيوياً في ربط الأحياء، والضواحي والمناطق الحضرية المركزية مما يعطي تحول كبير في طريقة تنقل الناس بشكل يومي وتتوفر سهولة في التنقل أسهل وأسرع من الحافلات والسيارات، خاصة بالمناطق التي تعاني من ازدحاماً مرورياً وانتظاظ سكاني⁽³⁾. كما تتأثر أسعار العقارات السكنية بكفاءة البنية التحتية من حولها بسبب أن ملاك العقارات لاحظوا ارتفاع في أسعار العقارات في حال وجود تطوير من قبل البلديات على البنية التحتية، في حين تنخفض الأسعار في حال تدهور كفاءة وجودة البنية التحتية بالحي السكني وتكون الأرض الطبيعية بما فيها مجاري المياه⁽¹⁷⁾. وقد أدت خطوط النقل الكهربائية والأبراج الكهربائية في تحديد مدى انعكاس هذه الخطوط على أسعار العقارات السكنية القريبة من تلك الأبراج وخطوط النقل، وأيضاً من الممكن أن تؤثر بعض المرافق سلبياً على أسعار العقارات السكنية مثل أبراج الإنترنوت ذات الضغط العالي، حيثُ وجد أن الأبراج الكهربائية وأبراج الإنترنوت ذات الضغط العالي تؤثر سلباً على أسعار العقارات السكنية من حولها، وهذا يعطي مؤشر أن العوامل النفسية المرتبطة بالشعور بعدم الراحة أو القلق من المخاطر الصحية المحتملة لخطوط النقل الكهربائية تتعكس بشكل مباشر على سلوك المجتمع وسلوك السوق العقاري من ناحية المستهلكين للعقارات السكنية مما يستدعي مزيداً من البحث لفهم الآيات اتخاذ القرار لدى المشترين ودور المعلومات المتاحة لهم، بالإضافة إلى تأثير العوامل التخطيطية والتنظيمية في توجيه الطلب العقاري في المناطق المتأثرة بالبنية التحتية⁽¹⁸⁾.

يمثل افتتاح مترو الرياض في وقتٍ سابق من هذا العام تحولاً محورياً في مسار تطور المدينة فمن خلال الزيادة الكبيرة في إمكانية الوصول، من المتوقع أن يُعيد النظام تشكيل أنماط الطلب السكني، ويزور في التطوير التجاري والمشاريع متعددة الاستخدامات، ويعيد تعريف الجغرافيا الاقتصادية للاقتصاد⁽¹⁰⁾. بوصفه أحد المشاريع الرائدة ضمن مبادرات رؤية المملكة العربية السعودية 2030، فإن قطار الرياض ليس مجرد مشروع نقل؛ بل يُعد ركيزة أساسية في طموح المملكة العربية السعودية لتنويع اقتصادها، وتعزيز جودة الحياة، وتحويل الرياض إلى عاصمة عالمية. في غضون تسعه أشهر فقط

من التشغيل نقل قطار الرياض أكثر من 100 مليون راكب مما يؤكد سرعة تبنيه وتأثيره التحولي الكبير حتى نهاية عام 2024، ونقدر أن عدد سكان مدينة الرياض بلغ 8.3 مليون نسمة ويعزى هذا الارتفاع الكبير مقارنة بعام 2022 إلى تدفق العاملين في قطاعات البناء والت تصنيع والخدمات اللوجستية، بالإضافة إلى زيادة تقدر بـ 250 ألف مهاجر داخلي انتقلوا إلى العاصمة الرياض من مناطق أخرى في المملكة العربية السعودية منذ عام 2019، وتهدف خطط التوسيع في شبكة قطار الرياض إلى تعزيز هذا الزخم التنموي، على سبيل المثال، سيمتد الخط الثاني غرباً باتجاه الدرعية، في حين سيغطي الخط السابع المقترن - بطول 65 كيلو متر، ويضم 19 محطة - ممرات تنموية رئيسية تشمل منطقة الفدية، وباب الدرب، والمربع الجديد، ومطار الملك خالد الدولي⁽¹⁰⁾. بالنسبة للسكان يعني القطار بالنسبة لهم رحلات أقصر وإنارة خيارات سكن أوسع؛ أما بالنسبة لقطاع الأعمال فيتوقع أن يسهم في زيادة مرونة سوق العمل خاصة للمطورين العقاريين، حيث أنه يفتح محاور تطوير جديدة وجودة حياة أفضل حسب مستهدفات رؤية المملكة العربية السعودية 2030، من خلال تعزيز أنماط عمرانية أكثر كفاءة واستدامة.

الدراسات السابقة

دراسة⁽¹⁹⁾ في مدينة دبي اتضح من نتائجها ان العلاقة بين العقارات ومحطات القطار تشكل عامل كبير ومؤثر على أسعار العقارات، وبعد قطار مدينة دبي رمز مهم من ناحية الحداثة حيث أنه يتكون من شبكة مترابطة وحضارية للمدينة ويؤثر على أماكن السكن، والأعمال. ففهم هذا الارتباط أمر مهم للمستثمرين ووسطاء العقارات والمطورين الراغبين في تطوير العقارات في مناطق معينة، فالقرب من محطات القطار ليس مجرد مسألة راحة، بل يعكس تحول واسع في نمط الحياة ويمكن أن يحدد تقضيات المجتمع وجاذبية المستثمرين. وبالنسبة لأصحاب المنازل أو المستأجرين فإن سهولة الوصول إلى وسائل النقل العامة ومحطات القطار بشكل خاص يلعب دوراً مهم ومركزاً في اتخاذ قراراتهم السكنية. مع تسارع وتيرة النمو السكاني في المدينة، فإن ادراك كيف يمكن لمحطات القطار المجاورة للعقارات السكنية أن ترفع من قيمة العقارات السكنية، فالعقار الذي يتمتع بموقع جيد وبالقرب من محطة قطار يُنظر له غالباً على أنه فرصة ثمينة سواء للتطوير السكني أو التجاري. وكما ذكرت هذه الدراسة أن العناصر الرئيسية التي يجب أخذها بعين الاعتبار هي الحواجز الاقتصادية، وعناصر التخطيط الحضري حيث أنها تساهم محطات القطار بشكل إيجابي على ديناميكيات الأحياء والمناطق، مما يعزز الأنشطة الاقتصادية والتجارية والروح المجتمعية، ويعتبر قطار مدينة دبي مهم بسبب تلبية احتياجات شرائح السكان المتعددة، بدءاً من السياح الراغبين في استكشاف ثقافة المدينة النابضة، إلى المهنيين المتجهين إلى وظائفهم في مناطق الأعمال النشطة، ومن الملفت أن الدراسات تشير إلى أن العقارات الواقعة ضمن نطاق كيلو متر واحد من محطة القطار تمثل إلى ارتفاع في سعرها بوتيرة سريعة من تلك الواقعية في مناطق أبعد.

دراسة⁽²⁰⁾ حللت تأثير وجود القطارات وقربها من العقارات السكنية، وساعدت الدراسة في تحديد العوامل التي تؤدي إلى التغيير في معدلات قيم الأراضي والعقارات السكنية وتوصلت إلى أن القرب من محطات القطار له تأثير إيجابي وملحوظ على قيمة العقارات المجاورة، ويبلغ هذا التأثير ذروته عندما تكون المسافة بين العقار والمحطة تتراوح بين 200 إلى 350 متر، ويفوز التأثير ملحوظ عندما تكون المسافة أقل من 500 متر، حيث تعد المحطة نقطة وصول رئيسية. وفي ظل التحسن في البنية التحتية لوسائل النقل، وتغير سهولة الوصول إلى فرص العمل والخدمات الأخرى ويتوقع أيضاً أن تتأثر اختيارات الأسر والشركات لموقع الإقامة أو النشاطات الاقتصادية، كما تتأثر أسعار العقارات المجاورة أيضاً. كما أكدت أن القطارات تلعب دوراً اقتصادياً، واجتماعياً، وثقافياً، وبينيًّا، وبينيًّا، وقد تولد آثار خارجية إيجابية تؤثر على أسعار العقارات السكنية المجاورة، تتمثل في تحسين موقع العقارات السكنية والتجارية وأسعارها، تقليل تكاليف التنقل، جودة الحياة.

دراسة⁽³⁾ أوضحت نتائجها أن القطارات تعد رمزاً للنقل في المدن الكبرى حول العالم، حيث يربط بين المناطق في المدينة وتنمي القطارات الحديثة بأنها غالباً تكون تحت الأرض، قدمة وسيلة نقل أسرع وأكثر كفاءة وتحدى شبكات النقل والقطارات تأثير كبير على المشهد أو السوق العقاري في المناطق التي تخدمها ويتم ملاحظة هذه التأثيرات من خلال ارتفاع أسعار العقارات المجاورة، وهو ما يفيد إلى ما توفره هذه محطات من سهولة في الوصول والتنقل. ولا تكتن الجاذبية في تقلص أوقات التنقل فقط، بل تتعادلها إلى تحسين كبير ومحتمل في جودة الحياة، فالمناطق المخدومة بالمحطات تشهد تطور كبير اضافي في المرافق والخدمات الحكومية، بما في ذلك المتاجر والمراكز الترفيهية. وهذا بدوره يحفز اهتمام المشترين والمستثمرين الذين يسعون للاستفادة من مزيج من سهولة الوصول ونمط حياة حضري متاز ومتتطور. العقارات القريبة من محطات القطار غالباً تشهد معدلات تقدیر أعلى في الأسعار فإنها تمثل فرصة مربحة لأولئك الذين يسعون إلى تعظيم العائد على الاستثمار وهذا يغدو السياسات النقدية والمالية بدوران النقود داخل البلد بتنظيم أرباح المستثمرين والشركات الاستثمارية. القطار ليس مجرد وسيلة نقل فقط، بل أنه نظام متكامل مصمم لنقل أعداد ضخمة من الركاب بكفاءة عالية عبر خطوط نقل منفصلة، خدمات متكررة، تفنيات تشغيل حديثة في التشغيل، وقدرة عالية على تقليل زمن التنقل داخل المدن.

دراسة⁽²¹⁾ تناولت أثر النمو الذي سيؤثر فيه قطار الرياض على المشهد الحضري في المملكة العربية السعودية، ليس فقط من خلال تحسين وسائل النقل العامة، بل من خلال تعزيز كبير في أسعار العقارات، بفضل تصميمه الحديث وانتشاره الواسع في مدينة الرياض. مما يدفع الطلب على العقارات القريبة من محطاته، كما ينظر الآن إلى العقارات المجاورة لمحطات القطار على أنها فرصة استثمارية مميزة، نظراً لارتفاع قيمتها وسهولة الوصول الفريدة التي توفرها. كما يمتد قطار الرياض على مسافة 176 كيلو متراً ويضم 84 محطة، ويربط بين مراكز حيوية مثل، مطار الملك خالد، ومركز الملك

أثر محطات قطار الرياض على أسعار الأراضي السكنية المجاورة من وجهة نظر الخبراء العقاريين

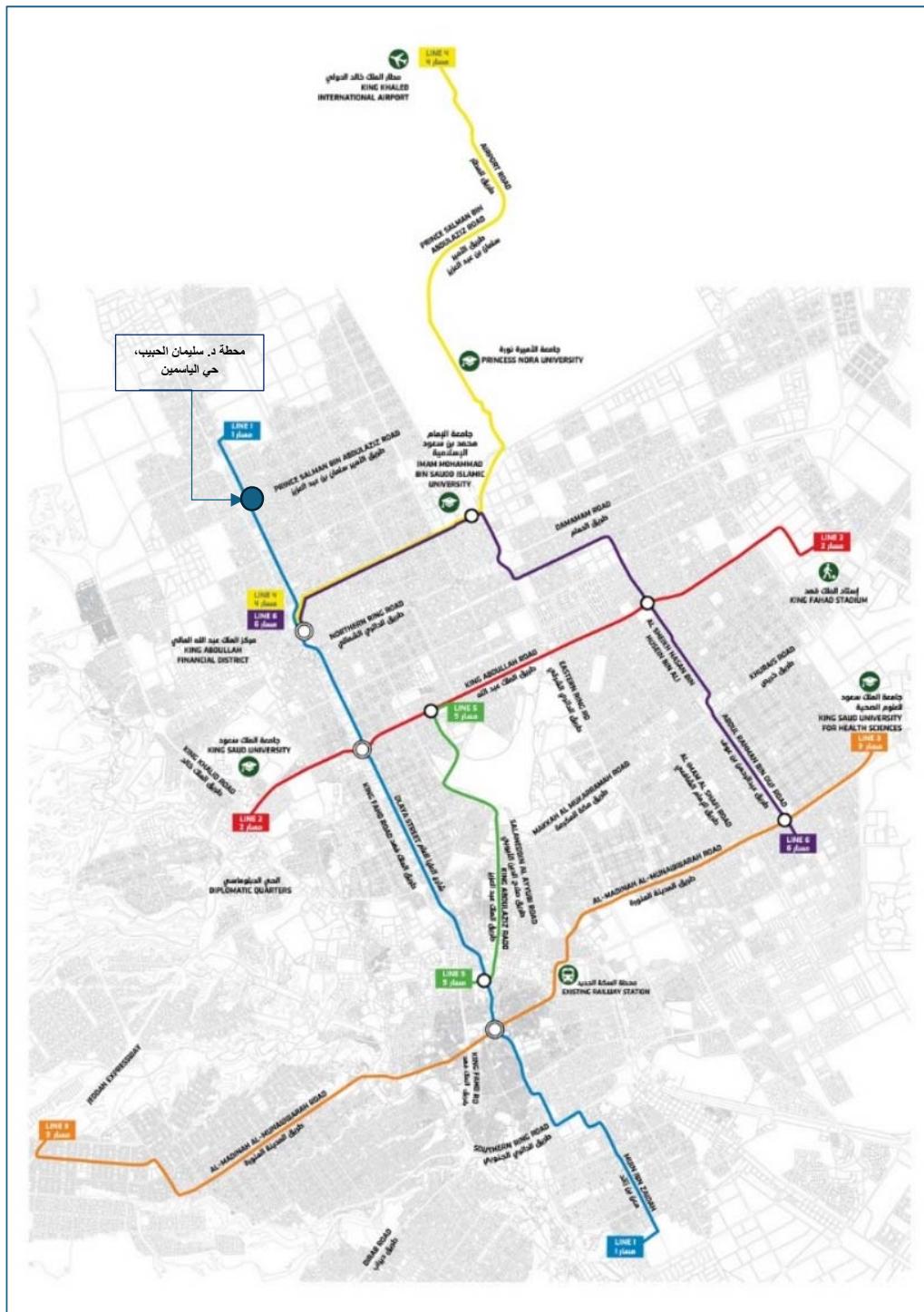
عبد الله المالي (KAFD)، ووسط مدينة الرياض وهذه الشبكة تعزز من التنمية العمرانية وتزيد من جاذبية الأحياء القرية من هذه الشبكات. وتشهد المناطق القرية من محطات القطار تحسن ملحوظ وكبير في سهولة الوصول إلى المدارس، والمستشفيات، وأماكن العمل، ومراكم الترفيه والأسواق، التي تعطي سهولة في التنقل وعامل رئيسي في جعل تلك الأحياء أكثر جاذبية، مما يزيد من الطلب على العقارات المجاورة وتؤدي إلى ارتفاع في أسعارها. يتماشى مشروع قطار الرياض مع رؤية المملكة العربية السعودية 2030 من خلال تعزيز التنمية الحضرية المستدامة، إذ تستغل العقارات القرية من خطوط القطار المشترين والمستثمرين والمطورين المهتمين في خلق بيئة جاذبة وتقلل الاعتماد على السيارات. كما أن أبرز المناطق المستفيدة من محطات القطار هي مركز الملك عبد الله المالي (KAFD)، وهي العليا، ووسط مدينة الرياض، ومحطة د. سليمان الحبيب حيث أنه يربط جزءاً كبيراً من منطقة شمال مدينة الرياض. وقد وجد أن أبرز العقارات المستفيدة من قربها من محطات القطار هي العقارات السكنية، العقارات التجارية، والعقارات المتعددة الاستخدام، حيث أنها تعطي سهولة في التنقل للأسر والمهنيين والطلاب للعقارات السكنية، وتعطي فائدة لتوسيع النطاقات التجارية لمساحات المكاتب، والمعارض التجارية بسبب ازدهار في هذه المواقع المتصلة بشكل جيد، وهذا ما يؤكد وجود أكثر ملموس و مباشر على سوق العقارات ناتج عن العلاقة بين المناطق السكنية المجاورة ومحطات وشبكات القطار القرية منها. إذ ظهر الأدبيات والدراسات التطبيقية أن القرب المكاني من مرافق النقل العام يُعد من أبرز المحددات المهمة المؤثرة في قيمة العقارات وسرعة تطوره العمراني. فمع تحسّن إمكانية الوصول إلى وسائل النقل الجماعي، ترتفع جاذبية المواقع السكنية ضمن نطاقات المشي من المحطات، مما ينعكس في زيادة الأسعار الإيجارية وقيمة الأرضي، ويؤدي إلى تحفيز حركة الاستثمار والتطوير العقاري في تلك المناطق.

دراسة⁽²²⁾ أوضحت أنه في ظل التطور الحضري المتغير باستمرار وتطور القطاع العقاري، تلعب مشاريع البنية التحتية العامة دوراً مهم في تشكيل المسار الاقتصادي للأحياء والمدن بشكل عام. وتقدم هذه التحليلات الشاملة نظرة عميقة على العلاقة بين المبادرات الحكومية للبنية التحتية مثل، شبكات القطارات والطرق السريعة، وأن لها أثر كبير على تسعير العقارات المجاورة. كما تعد الاستثمارات في البنية التحتية محفز رئيسي للنمو الاقتصادي والتطور العمراني، فإن إنشاء شبكات قطار جديدة ومتعددة لا يسهم فقط في تحسين التنقل، بل يؤثر أيضاً بشكل كبير ومهماً جدًا على متغيرات السوق العقاري في المناطق المجاورة. كما أن هناك عوامل رئيسية تدفع إلى ارتفاع أسعار العقارات ومنها، تحسين إمكانية الوصول، والتنمية الاقتصادية، وتحسين جودة الحياة، والاستثمار والطلب على العقارات. ويمثل تطوير شبكات القطار استثماراً مهم في البنية التحتية الحضرية، ولو تأثير واسع في النطاق العقاري المحلي، وتستعرض الدراسة قياس تأثير سهولة الوصول إلى محطات القطار على أسعار العقارات المجاورة ورغم تفاوت النتائج حسب الموقع والعوامل الأخرى، إلا أن الأبحاث تؤكد باستمرار وجود علاقة إيجابية بينقرب من محطات القطار وارتفاع العقارات السكنية. غالباً ما يتم بيع العقارات الواقع في نطاق 500 متر من محطات القطار بأكثر من 10% إلى 25% مقارنة بالعقارات المماثلة الأبعد منها. ويكون التأثير أكثر وضوحاً على العقارات السكنية، وبشكل خاص بالمناطق التي تكون ذات كثافة سكانية عالية، حيث أن بناء شبكات قطار بالعادة يلعب دوراً كبيراً في تطوير الطرق السريعة وتشكيل أسواق عقارية جديدة في الضواحي والمناطق شبه الحضرية، كما استعرضت الدراسة أن هناك تأثيرات إيجابية مهمة لوجود شبكات قطار في المدن ومن ضمنها، تحسين إمكانية الوصول، والتطور التجاري، والنمو العمراني في الضواحي.

المنهجية

اعتمدت الورقة البحثية على المنهج الوصفي والكمي باستخدام أداة الاستبيان وذلك بالتطبيق على نموذج الحاله الدراسية محطة د. سليمان الحبيب، هي الياسمين، شمال منطقة الرياض. عمل البحث على تحليل أثر محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة بناء على رأي الخبراء والباحثين في المجال العقاري. ركزت الاستبانة على جزئيين رئيسيين حيث يقيس الجزء الأول خصائص العينة؛ في حين يركز الجزء الثاني على أثر محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة في مدينة الرياض. تم اختيار محطة د. سليمان الحبيب كنموذج للدراسة نظراً لموقعها الحيوى في حي الياسمين، الذي يعد من الأحياء النامية شمال الرياض، وهي تعتبر من محطات القطار الرئيسية في مدينة الرياض وتخدم بشكل أساسى المرضى، والزوار، والموظفين لهذا المجتمع الصحي بالإضافة إلى الأحياء المجاورة مثل العليا، والصحافة وهي الربع وتحدم بشكل فعال العديد من المراكز التجارية والمكاتب الإدارية وتعتبر حلقة وصل هامة في شبكة النقل العام في مدينة الرياض مما يوفر بيئة متماثلة لرصد التغيرات في السوق العقاري بالتزامن مع تطوير البنية التحتية للنقل. كما يعزز هذا النموذج من إمكانية تعميم النتائج على مناطق حضرية مشابهة تشهد توسيعاً عمرانياً متزايناً في مدينة الرياض.

انطلاقاً من الإطار النظري الذي يتناول تأثير محطات القطار على أسعار العقارات السكنية، فقد تم إجراء استراتيجيات نظير للمحاور تحليل واقعية تعكس الآثار مثل العلاقة، التحفيز، الطبقية، الوصولية، التصميم، الاستخدامات، القرارات. تم استخدام أدوات الذكاء الاصطناعي في حصر الدراسات والأبحاث العلمية، وتلخيص بعض الأبحاث لتسهيل الفهم، بالإضافة إلى ترجمة بعض الأبحاث للحصول على معلومات أكثر وضوحاً ودقّة، بما يتوافق مع دليل إرشادات استخدام الذكاء الاصطناعي التوليدى في التعليم للطلاب وأعضاء هيئة التدريس بجامعة الملك سعود، بالنسخة الأولى والمعتمدة بتاريخ 11 مارس 2015م. يوضح الشكل (1) موقع الحاله الدراسية في مدينة الرياض.



شكل رقم (1) موقع الحالة الدراسية في مدينة الرياض

(23) المصدر

تحليل البيانات

تم تحليل البيانات من خلال تمييز الاستثناءات لاستخلاص المحاور الأساسية التي عبرت عن العلاقة بين محطات القطار وأسعار العقارات السكنية، كما استخدم البحث التحليل الموضوعي لاستكشاف أهم الآراء لتحليل أثر تغير أسعار العقارات السكنية المجاورة لمحطات القطار، مثل بعد وقرب السكن من محطات القطار، والمسافة، وجودة تصميم المحطات،

أثر محطات قطار الرياض على أسعار الأراضي السكنية المجاورة من وجهة نظر الخبراء العقاريين

وأثر الاستخدامات، وسهولة وصول السكان إلى محطات القطار. وقد تم تصنيف البيانات المستخلصة وفق منهجية تحليلية تعتمد على الترميز المفتوح والمحوري، بهدف تحديد الأنماط المتكررة والعلاقات الجوهرية بين العوامل المؤثرة. كما تم الاستعانة بالتحليل الموضوعي (Thematic Analysis) للكشف عن الاتجاهات العامة في إجابات المشاركين، مما ساعد على بناء تصور شامل لتاثير محطات القطار على أسعار العقارات السكنية. وتمت مراعاة التباين في وجهات النظر بحسب الموقع الجغرافي، ونوع العقار، وفئة المستفيدين، وذلك لإبراز الفروق الدقيقة في التأثير. هذا التحليل العميق مكن من ربط النتائج بالسياق العمراني والاجتماعي، وساهم في تقديم تفسيرات مدروسة بالأدلة، يمكن الاستفادة منها في التخطيط المستقبلي وتوجيه السياسات العقارية والنقل.

المجتمع البحثي والعينة

تم إجراء الاستبيانات مع 64 شخص من خبراء ومتخصصين في المجال العقاري وذلك لاستقراء مدى أثر محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة، حيث أنهم على إطلاع مباشر بعمليات البيع والشراء، وإتمام الصفقات، ومعرفة المنتجات العقارية، وعمل الدراسات والتقارير العقارية، ومدى تأثير العوامل الخارجية لها، فإن رأيهم هام في سياق تحليل أثر محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة وتقدير تفسيرات منطقية ومدروسة لذلك الآخر. وكما هو موضح في الجدول (1) تم تحديد المعلومات العامة للعينة الداخلة ضمن نطاق الاستبيان. ركزت الاستبيانات على تساؤلات كما هو موضح في الجدول (2). وقد تم تصميم الاستبيان بعناية ليتناسب مع خلفيات المشاركين وخبراتهم العملية في السوق العقاري، بما يضمن دقة وموثوقية البيانات المستخلصة. وتم التركيز على أن تشمل العينة مجموعة متنوعة من التخصصات العقارية مثل المسوقين العقاريين، والمقيمين، والمطورين، ومستشارين التمويل في المجال العقاري، وذلك لضمان تغطية شاملة لأوجه التأثير المختلفة لمحطات القطار. كما أتاح الاستبيان للمشاركين تقدير آرائهم من خلال أسئلة مغلقة ومفتوحة، مما أضاف بُعداً نوعياً إلى التحليل، وساعد في إظهار السياق الحقيقي لتاثير محطات النقل على السوق العقاري السكني.

جدول (1). المعلومات العامة للعينة الداخلة ضمن نطاق .

الجنس	العمر	النسبة	التعليم	النسبة	الحالات الاجتماعية	النسبة	المجال	النسبة	النسبة
ذكر	30-20	%90	ثانوي	%16	أعزب/عزباء	5%	التطوير العقاري	%30	%14
أنثى	40-31	%10	بكالوريوس	%48	متزوج/متزوجة	65%	التقديم العقاري	%70	%57
	50-41		ماجستير	%24	مطلق/مطلقة	24%	التسويق العقاري	%0	%11
	60-51		دكتوراه	%8		3%	التمويل العقاري		%17
	60+		أخرى	%5		3%			

المصدر: الباحثان استناداً إلى نتائج استبيان الخبراء والمتخصصين. الاستبيان.

تم تحليل بيانات العينة بطريقة رياضية يمكن قياسها حيث تم تحويل إجابات الخبراء والمتخصصين إلى نسب مئوية، تمثل مدى أثر محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة. تم وضع قيمة للإجابة يمكن قياسها بشكل رياضي من (1-5) حيث تمثل قيمة الإجابة 1 "أوافق بشدة"، و 2 "أوافق"، و 3 "محابي"، و 4 "لا أافق"، و 5 "لا أافق بشدة". وبعد ذلك تم استخراج النسبة الأكبر إجابة بين الخيارات المتوفرة للخبراء والمتخصصين الذي كانوا ضمن العينة. ركزت الاستبيانات على تساؤلات كما هو موضح في الجدول (2) التي تمت على العينة الداخلة ضمن نطاق الاستبيان. كما تم استخدام الأساليب الوصفية لتحليل النتائج، مثل حساب التكرارات، والنسب المئوية، وذلك بهدف تحديد الاتجاهات العامة لآراء المشاركين ودرجة الانفاق أو الاختلاف حول تأثير محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة. وساعد هذا التحليل الكمي في تقديم تصور رقمي دقيق يعكس واقع السوق العقاري من وجهة نظر الخبراء والمتخصصين. كما ساهم في دعم النتائج باستنتاجات مبنية على بيانات قابلة للقياس، ما يعزز من موثوقية الدراسة وقابليتها للاستخدام.

جدول (2). التساولات التي تمت على العينة الداخلية ضمن نطاق الاستبيان.

التساولات
هل هناك علاقة طردية بين ارتفاع أسعار العقارات السكنية، والقرب من محطات القطار؟
هل وجود شبكات/ محطات قطار محفز لرفع قيمة العقارات السكنية المجاورة؟
هل محطات القطار لو كانت تحت الأرض يرفع من سعر العقارات السكنية المجاورة أكثر من كون بعضها فوق الأرض وبعضها تحت الأرض؟
اختر المسافة الأكثـر تأثيرـاً على أسعار العقارات السكنية بالنسبة لقربها من محطـات القـطار (بالـمـتر)
هل جودة تصميم محطـات القـطار له تأثيرـاً بارتفـاع أسـعار العـقـارات السـكـنـية؟
هل الاستخدامـات التجـاريـة المـجاـورـة لمـحـطـات القـطـار لها تأثيرـاً بارتفـاع أسـعار العـقـارات السـكـنـية؟
هل سهولة الوصول (قرب العقارات السكنية) إلى محطـات القـطار يؤثـر بشـكل كـبـير على قـرـارات السـكـنـ والـمـشـتـرـينـ والـمـسـتـثـمـرـينـ؟

المصدر: الباحثان استناداً إلى نتائج استبيان الخبراء والمتخصصين.

النتائج و المناقشة

تشير نتائج الاستبيان مع الخبراء والمتخصصين في القطاع العقاري إلى وجود علاقة نسبية بين محطات القطار وارتفاع أسعار العقارات السكنية المجاورة لها، إلا أن هذه العلاقة ليست مطلقة بل تختلف باختلاف مجموعة من العوامل التخطيطية والمكانية فقد أوضحت آراء المشاركون أن أسعار العقارات السكنية تتباين تبعاً لقربها من محطات القطار، وتخطيط مسارات القطار، وطبيعة التصميم العمراني للمحطات، إضافة إلى نوعية الأنشطة التجارية والخدمة المحيطة بها. أولاً، ظهرت نتائج الاستبيان أن غالبية المشاركون (91%) بين فئة "أوافق بشدة" و "أوافق" يرون وجود علاقة طردية بين ارتفاع أسعار العقارات السكنية والقرب من محطات القطار، مما يؤكد إدراك المهنيين في القطاع لأهمية هذا العامل كعنصر مؤثر في القيمة السوقية للعقارات المجاورة. ثانياً، اتفق (86%) من المشاركون بين فئة "أوافق بشدة" و "أوافق" على أن وجود شبكات ومحطات القطار يُعد محفزاً رئيسيّاً لرفع قيمة العقارات السكنية القرية، وذلك لما توفره هذه المحطات من سهولة تنقل وجاذبية استثمارية، خصوصاً في المناطق الحضرية ذات الكثافة العالية. ثالثاً، أشارت النتائج إلى تباين الآراء، حيث يرى نحو (51%) من المشاركون بين فئة "أوافق بشدة" و "أوافق" أن المحطات تحت الأرض أكثر تأثيراً إيجابياً على أسعار العقارات مقارنة بالمحطات فوق الأرض، وذلك لما تمنحه من بيئة عمرانية أكثر هدوءاً وتنظيمياً بصريباً، في حين يقيس نسبة (33%) محايدة تجاه هذا العامل. رابعاً، تبيّن أن المسافة البالغة 200 متر من محطة القطار هي الأكثر تأثيراً وفق رأي (35%) من المشاركون، تليها مسافة 300 متر (25%)، مما يشير إلى أن قرب الموقع ضمن نطاق قصير معتدل يعزز القيمة دون التأثر بعوامل الإزدحام أو الضوضاء. خامساً، أظهرت النتائج أن (57%) من المشاركون بين فئة "أوافق بشدة" و "أوافق" يرون أن جودة تصميم محطات القطار تؤثر إيجاباً على أسعار العقارات المجاورة، بينما أكد (80%) من المشاركون بين فئة "أوافق بشدة" و "أوافق" أن الأنشطة التجارية المحيطة بالمحطات تشكل عنصراً داعماً مباشراً في رفع القيمة السوقية للعقارات السكنية المجاورة. سادساً، أجمع المشاركون تقريباً (89%) على أن سهولة الوصول من العقارات السكنية إلى محطات القطار تمثل عاملاً حاسماً في قرارات السكن والشراء والاستثمار، لما توفره من راحة وسهولة تنقل وزيادة في الطلب على الواقع القرية.

تؤكد نتائج الاستبيان أن محطات القطار تعد من العوامل المؤثرة في ارتفاع أسعار العقارات السكنية المجاورة، إلا أن هذا التأثير يختلف باختلاف الخصائص التخطيطية، والمكانية للموقع وقد أظهرت النتائج أن غالبية الخبراء يرون وجود علاقة طردية واضحة بين القرب من محطات القطار وارتفاع الأسعار، بما يعكس إدراك السوق لقيمة الوصول وسهولة التنقل. أكد المشاركون أن وجود شبكات ومحطات القطار يُعد محفزاً مباشراً لرفع القيمة العقارية لما توفره من مزايا استثمارية وتنموية، وتبيّن أن المسافة المثلثيّة التي تؤثر إيجاباً في الأسعار هي ضمن نطاق 200 إلى 300 متر من المحطة، حيث يجتمع القرب مع الراحة المعيشية. وأظهرت النتائج كذلك أن جودة تصميم المحطات وتكاملها مع الأنشطة التجارية المجاورة يساهمان في تعزيز جاذبية المنطقة ورفع قيمتها السوقية. كما أجمع على أن سهولة الوصول والربط المروري من العوامل

أثر محطات قطار الرياض على أسعار الأراضي السكنية المجاورة من وجهة نظر الخبراء العقاريين

الخامسة في قرارات السكن والاستثمار. ويوضح الجدول (3) نتائج استبيان أثر محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة.

جدول (3). نتائج استبيان أثر محطات القطار على أسعار العقارات السكنية المجاورة

المحصلة	5	4	3	2	1	السؤال	المحاور
1.75%	%0	%3	%6	%54	%37	هل هناك علاقة طردية بين ارتفاع أسعار العقارات السكنية، والقرب من محطات القطار؟	العلاقة
1.90%	%0	%8	%6	%54	%32	هل وجود شركات/محطات قطار محفز لرفع قيمة العقارات السكنية المجاورة؟	التحفيز
2.46%	%3	%13	%33	%29	%22	هل محطات القطار لو كانت تحت الأرض يرفع من سعر العقارات السكنية المجاورة أكثر من كون بعضها فوق الأرض وبعضها تحت الأرض؟	الطبقية
2.84%	21% 500m	5% 400m	25% 300m	35% 200m	%14 100m	أكبر المسافة الأكثر تأثيراً على أسعار العقارات السكنية بالنسبة لقربها من محطات القطار (بالمتر)	الوصولية
2.44%	3%	19%	21%	33%	24%	هل جودة تصميم محطات القطار له تأثير بارتفاع أسعار العقارات السكنية؟	التصميم
1.94%	0%	3%	17%	51%	29%	هل الاستخدامات التجارية المجاورة لمحطات القطار لها تأثير بارتفاع أسعار العقارات السكنية؟	الاستخدامات
2.13%	0%	%1	10%	54%	35%	هل سهولة الوصول (قرب العقارات السكنية) إلى محطات القطار يؤثر بشكل كبير على قرارات السكن والمشترين والمستثمرين؟	القرارات

نطاق الاستبيان: 1 "أوافق بشدة"، و 2 "أوافق"، و 3 "محايد"، و 4 "لا أوافق"، و 5 "لا أوافق بشدة".

أظهرت نتائج الدراسة أن محطات القطار تأثيراً واضحاً على أسعار العقارات السكنية من خلال عدة عوامل تشمل العلاقة، والتحفيز، والطبقية، والوصولية، والتصميم، والاستخدامات، والقرارات. وأكد الاستبيان وجود علاقة طردية بين ارتفاع أسعار العقارات وقربها من محطات القطار، حيث يؤدي الاقتراب من هذه المحطات إلى زيادة قيمة العقارات السكنية المجاورة، في حين أن الابتعاد عنها يساهم في خفض الأسعار. كما بيّنت الدراسة أن اختلاف التصاميم ومستوى الوصولية يؤثر بشكل كبير على الطلب على العقارات القريبة من محطات القطار ذات التصميم الجديد، وخاصة تلك القريبة من مساكن الأسر. من جهة أخرى، تتأثر الاستخدامات المجاورة لمحطات القطار بأسعار العقارات، بالإضافة إلى تأثير قرارات المجتمع المنفذة بناءً على موقع المحطات وقربها من المدارس السكنية. في المقابل، تستنتج أن قرب محطات القطار يسهم في رفع أسعار العقارات السكنية عبر تحسين سهولة الوصول، مما يستدعي اعتماد دراسات معمقة لتقدير التأثير المحظوظ لهذه المحطات على الأسعار في المناطق المجاورة. كما تؤكد النتائج أهمية الاستثمار والتطوير العقاري في المناطق القريبة من محطات القطار، باعتبارها عوامل رئيسية تؤثر في الطلب على العقارات السكنية.

تشير الاستنتاجات أن الأكثر تأثيراً في نتائج محصلة الاستبيان كان محور العلاقة بنسبة 1.75%， التحفيز بنسبة 1.90%， والاستخدامات بنسبة 1.94% أيضًا. التخطيط العمراني المتكامل يأخذ بعين الاعتبار موقع محطات القطار وتأثيرها على العقارات السكنية، مما يعزز أهمية دمج دراسات النقل والتنمية العقارية. كما أن فهم سلوك المجتمع تجاه القرب من محطات القطار يمكن أن يساعد المخططين والمستثمرين على توقع التغيرات في الأسعار واتخاذ القرارات الأمثل في تصميم المشاريع العقارية. بالإضافة إلى ذلك، يبرز تأثير الوصولية والتصميم على الطلب أهمية التركيز على جودة البنية التحتية والمساحات المحيطة بالمحطات لضمان استدامة التنمية ورفع القيمة السوقية للعقارات بشكل متوازن. هذه النتائج تدعم الحاجة لتطوير استراتيجيات شاملة تجمع الاستثمار العقاري، ودراسات التأثير المحظوظ لضمان تحقيق الفوائد الاقتصادية والاجتماعية على حد سواء. بناءً على ما سبق، يمكن القول إن تأثير محطات القطار على أسعار العقارات السكنية لا يقتصر على القرب المكاني فحسب، بل يمتد ليشمل جودة التصميم، والاستخدامات، ومستوى الخدمات المحيطة بها. وتشير النتائج إلى ضرورة تبني سياسات تنموية توازن بين العائد الاقتصادي وتحسين جودة الحياة للسكان.

الاستنتاج

تمثل محطات القطار عنصراً محورياً في تشكيل المشهد العمراني والسوق العقاري للمناطق الحضرية وبُظهر تأثيرها المباشر على أسعار العقارات السكنية مما يوضح أهمية دمج تخطيط النقل مع سياسات التنمية العقارية لضمان تحقيق التكامل بين البنية التحتية والاحتياجات السكانية. يمثل الاستثمار والتطوير العقاري في المناطق المجاورة لمحطات القطار فرصة استراتيجية لتعزيز القيمة السوقية للعقارات، وتحسين جودة الحياة للسكان من خلال تسهيل الوصول إلى وسائل النقل العام، وتقليل زمن التنقل، وتحفيز الأنشطة الاقتصادية في المحيط. ويؤكد هذا الأثر أهمية اعتماد سياسات تخطيط حضري

متكلمة تراعي العلاقة بين المحطات والعقارات السكنية، بما يشمل تحليل التوزيع المكاني، والتصميم العمراني، وأنماط الاستخدام.

النوصيات

توصي الدراسة بضرورة تبني استراتيجيات تنموية مستدامة تعزز من قيمة الموقع القريبة من محطات القطار، وتسهم في تحقيق توازن بين الكفاءة الاقتصادية وجودة الحياة، بما يضمن تنمية عمرانية متكاملة ومستدامة للأجيال القادمة. كما توصي بأهمية تبني دراسات معمقة لتقدير التأثيرات المحيطية لمحطات القطار على السوق العقاري، بما يسهم في تحقيق تنمية حضرية متوازنة تلبي حاجات السكان والمستثمرين.

المراجع

- 1- Pels, E. (2007). The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: A Meta-analysis. *J. Real Estate Finance and Economic*, 35:161-180. <https://doi.org/10.1007/s11146-007-9032-z>
- 2- Daniel Tordai, A. (2022). The Benefit of Rail: Estimating the Impact of Station Accessibility on Residential Property Prices. *Buildings*, 12(2). <https://doi.org/10.3390/buildings12020222>
- 3- Langley, K. (2024). Understanding the Metro: Definition and Impact on Property Value. *Real Estate Deals Online Solution*. Retrieved from <https://redos.co.in/understanding-the-metro-definition-and-impact-on-property-value>
- 4- Celik, M. (2006). The impact of rail transit investment on the residential property values in developing countries. *Property Management* 24(4):369-382. DOI:10.1108/02637470610671604
- 5- Qassab, N. and Alghamdi, M. (2021). The Impact of Elevated Metro Stations on the Urban Fabric of Residential Neighborhoods of Riyadh City. *Emirates J. Engineering Res.*, 26(3). At: https://scholarworks.uae.ac.ae/ejer/vol26/iss3/4/?utm_source.com
- 6- Rajas, A. (2024). Transportation Research Part A: Train stations' impact on housing prices: Direct and indirect effects. In A. Rajas, *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 181(1):103979. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.103975>
- طحلاب. (2024). مترو الرياض قوة دافعة تعيد تشكيل السوق العقارية في العاصمة. *صحيفة الاقتصادية*. 7 https://www.aleqt.com/2024/11/26/article_2753405.html?utm_source.com
- غرفة الرياض. (2018). اقتصاد الرياض. الرياض: غرفة الرياض. 8 <https://marsad.chamber.sa/ResearchAndStudies/ResAndStudies/ResearchAndStudiesList/%D8%A5%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF%20%D8%A7%D9%84%D8%B1%D9%8A%D8%A7%D8%B6%202018%D9%85.pdf>
- غرفة الرياض. (2022). اقتصاد الرياض. الرياض: غرفة الرياض. 9 <https://marsad.chamber.sa/ResearchAndStudies/ResAndStudies/ResearchAndStudiesList/%D8%A5%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF%20%D8%A7%D9%84%D8%B1%D9%8A%D8%A7%D8%B6.pdf>
- 10- Frank, K. (2025). The Value of Access: Measuring The Impact of Riyadh Metro on Real Estate. *Riyadh: Knight Frank*. Retrieved from *Knight Frank Report - the Impact of Riyadh Metro on Real Estate*. At: <https://argaaamplus.s3.amazonaws.com/9f089d50-f2d5-4adb-809c-f17f5dc251fc.pdf>
- 11- Berawi, M.A. (2019). Developing a conceptual design of transit-oriented development to improve urban land use planning. *J. Design and Built Environment*, 19(1):40-48. <https://doi.org/10.22452/jdbe.vol19no1.4>

أثر محطات قطار الرياض على أسعار الأراضي السكنية المجاورة من وجهة نظر الخبراء العقاريين

- 12- Alwehab, A. A. (2016). Urban Optimization of Transit Oriented Development in Baghdad City. *Civil Environ. Res.*, 8(4). At: https://www.iiste.org/Journals/index.php/CER/article/view/29747?utm_source.com
- 13- AlMatar, K. (2022). Transit-Oriented Development in Saudi Arabia: Riyadh as a Case Study. *Sustainability*, 14(23):16129. <https://doi.org/10.3390/su142316129>
- 14- Horowitz, S. (2024). Do charter schools affect property values? *Mendeley. Review of Regional Studies*, 39(3). <https://doi.org/10.52324/001c.8226>
- 15- Strand, J. and Vågnes, M. (2001). The relationship between property values and railroad proximity: a study based on hedonic prices and real estate brokers' appraisals. *Transportation*, Springer, 28(2):137-156, doi: <https://doi.org/10.1023/A:1010396902050>
- 16- Smyth, A.J.C. (2000). House prices and accessibility: The testing of relationships within the Belfast Urban Area. *Housing Studies*, 15(5):699-716. <https://doi.org/10.1080/02673030050134565>
- 17- Bonetti, F. (2016). Canals vs. Streams: To What Extent Do Water Quality and Proximity Affect Real Estate Values? A Hedonic Approach Analysis. *Water*, 8(12):1-17. <https://doi.org/10.3390/w8120577>
- 18- Sandy Bond, J.H. (2015). The Impact of Transmission Lines on Residential Property Values: Results of A Case Study in a Suburb of Wellington, Nz. *Taylor & Francis*. doi: <https://doi.org/10.1080/14445921.2000.11104090>
- 19- Rao, A. (2009). Impact of Metro Stations on Dubai Property Values. *Dubai Propreites*. Retrieved from <https://nestoases.com/articles/impact-of-metro-stations-on-dubai-property-values/>
- 20- Sonar, P. (2021). Analysing the Impact of Pune Metro on Real Estate Values using Arc GIS. *Research Gate. Proceedings of National Online Conference on Planning, Design and Management*.
- 21- Blog Post (2024). How Riyadh Metro is Driving Property Value Growth in Saudi Arabia. Retrieved from <https://www.realestatesaudi.com/how-riyadh-metro-is-driving-property-value-growth-in-saudi-arabia/>
- 22- Reed, J. (2025). Public Infrastructure Plans: How New Metro Lines or Highways Raise Nearby Property Values. *Real Estate Senior Magazine*. At: <https://residenceseniorsmaroc.com/2025/03/19/public-infrastructure-plans-how-new-metro-lines-or-highways-raise-nearby-property-values/>
- 23- الهيئة الملكية لمدينة الرياض. (2025). الهيئة الملكية لمدينة الرياض. <https://www.rerc.gov.sa/en>

The impact of Riyadh Metro Stations on adjacent residential land prices from the perspective of real estate experts**Faisal Al-Saeed and Waleed Al-Zamil***Department of Urban Planning, College of Architecture and Planning - King Saud University,
Riyadh, Saudi Arabia.Corresponding author E-mail: : Waalzamil@ksu.edu.sa**ABSTRACT**

This research aims to analyze the impact of Riyadh Metro stations on the prices of adjacent residential land from the perspective of real estate professionals, through an applied study of the Dr. Sulaiman Al Habib Station in the Al Yasmin district. The study is based on the premise that metro stations are a pivotal element in shaping the value of residential properties, given their role in improving the level of connection, motivation, social stratification, accessibility, design, uses, and decision-making. The results showed a direct relationship between the proximity of a property to a station and its increased value; improved accessibility leads to higher prices, while increased travel time contributes to a relative decrease. In light of the rapid urban development in Riyadh and the projects of Saudi Vision 2030, the Riyadh Metro project constitutes an influential factor in real estate dynamics, especially in central stations that attract high population densities and increase demand in their surrounding areas. The study also revealed that the varying characteristics of stations and surrounding activities lead to differences in the level of impact, necessitating a detailed spatial analysis. The study concluded that investment near metro stations represents a strategic opportunity to increase market value and improve quality of life, with the necessity of adopting planning policies that promote integration between public transportation and real estate development.

Keywords: Riyadh, train stations, nearby residential land, real estate experts.