

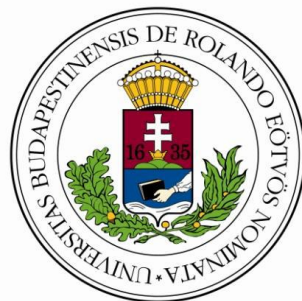
Eötvös Loránd Tudományegyetem  
Informatikai Kar  
Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék

## A Hungaroring működésének hatása Kerepes és Mogyoród településfejlődésére

Németh Tamás  
térképész és geoinformatikus szakirányú hallgató

Témavezető:

Dr. Írás Krisztina  
adjunktus



Budapest, 2014

Bevezetés.....	3
A települések földrajzi adottságai .....	4
Mogyoród története .....	6
Kerepes története.....	10
A Magyar Formula-1 projekt létrejötte és a Hungaroring születése.....	14
A települések szerkezete a Hungaroring megépítése előtt és napjainkban.....	20
Lakossági elégedetlenség, zajproblémák .....	27
Összegzés .....	30
Köszönetnyilvánítás .....	32
Irodalomjegyzék.....	33
Hivatkozások.....	34
Ábrák és térképek forrásjegyzéke .....	36
Nyilatkozat .....	37

## Bevezetés

„Csata most is jellemzi ezt a vidéket, de egészen más jellegű. Napjainkban nem lovasok úzik egymást, hanem négykerekű versenyautók, méghozzá hatalmas zajjal és legalább akkora közfelháborodás közepette. A versenypálya helyén gyerekkoromban, az 1960-as években még csendes dimbes-dombos, ligetes kirándulóhely húzódott. Ide jártunk iskola után várat építeni, ugrálni a vízmosások gödreiben, a földből kiálló gyökereken csimpaszkodni, cigitől köhögni, lányokat gúnyolni. A szakadékok alján előbújó vizek után úgy hívtuk: Hármás-forrás. Az 1980-as évek közepén ezt a festői paradicsomot föltöltötték, hogy megépítsék itt a Formula 1 versenypályáját.”<sup>1</sup> - Franka Tibor gondolatai adták az ötletet szakdolgozatom témájához, amiben szeretném kideríteni, hogy a Hungaroring működése milyen hatással van a körülötte élő emberek életére és a környező települések fejlődésére.

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség sportbírójaként 2013 óta rendszeresen dolgozom a mogyoródi versenypályán, és mindig érdekelt, hogy a két szomszédos település, Kerepes és Mogyoród életére milyen hatással van a tevékenységünk és hogy milyen fejlődést, vagy pusztulást idézett elő a Hungaroring szűk 30 éves története során.

Célkitűzésem olyan térképek készítése, amin megmutatom, hogy milyen volt a településhatár és a beépítettség a pálya megépítése előtt és milyen napjainkban, valamint tematikus térképek készítése a településeket érintő zajszenyezésről, amik szemléltetik, hogy Kerepesnek és Mogyoródnak milyen haszna és milyen kára származik a versenypálya meglétéből.

Dolgozatomhoz vegyesen használok majd nyomtatott és internetes forrásokat, mert ebben a témában nagyon kevés írás született.

---

<sup>1</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 22. o.

## A települések földrajzi adottságai

A következő fejezetben bemutatom mindkét település földrajzi adottságait, a domborzatot, a földrajzi elhelyezkedést, és a vízrajzot.

Kerepes a Pesti-síkság és a Gödöllői-dombság határán található település. Legnagyobb önálló nevű településrésze Szilasliget. A Szilas-patak átfolyik rajta. A település 2013-ban nyerte el a városi rangot<sup>2</sup>. Területe 24, 08 km<sup>2</sup>, lakossága 9877 fő 2014-es adatok szerint. A város központjában található önkormányzati hivatal földrajzi koordinátái: é.sz. 47° 33' 20", k. h. 19° 15' 58". A települést északon Mogyoród, északkeleten Szada, keleten Valkó, délen Nagytarcsa, délnyugaton Kistarcsa, nyugaton pedig Csömör határolja.

Közelekedésföldrajzi szempontból a város helyzete nagyon jó ugyanis mind a környező településekről, mind Budapestről könnyen megközelíthető közúton valamint vasúton is könnyen el lehet érni a települést keresztező 8-as HÉV segítségével.

A Mogyoród Budapesttől 18 km-re található az M3-as autópálya mentén, a Gödöllői-dombság egyik kelet-nyugati irányú völgyében. Legmagasabb pontja a Somlyó-domb (Gyertyános 326m)<sup>3</sup>. A településnek nagyközségi státusza van. Területe 34, 48 km<sup>2</sup>, lakossága 6384 fő volt 2014-ben. Az önkormányzati hivatal földrajzi koordinátái é. sz. 47° 36' 33", k. h. 19° 14' 30". A szomszédos települések északkeleten Veresegyház és Szada, Keleten Gödöllő, délen Kerepes, nyugaton pedig Fót.

Közlekedésföldrajzi szempontból ugyanaz elmondható róla, mint Kerepesről. Autóval és tömegközlekedéssel is jól megközelíthető, az M3-as autópályának és a 8-as HÉV-nek köszönhetően

A Gödöllői-dombság a Cserhát délnyugati hegyvonulatából kiindulva, fokozatosan lerereszkedve ékelődik be a Pesti síkság, a Duna-Tisza közti homokbucka vidék és az Észak-alföldi hordalékkúp síkság közé. Az átlagosan 150–250 méter tengerszint feletti magasságú dombságot főleg lösz és homok borítja. A Szada település területéhez tartozó Margita csúcs a tájegység legmagasabb pontja (345 m). A Margitán is keresztül húzódik az Albertirsáig tartó vízváltató. Ettől keletre a Tiszába, nyugatra a Dunába tartanak a folyók, és

---

<sup>2</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 10-11. o.

<sup>3</sup> Farkas György: Gidres-gödrös Mogyoród 1988. 9. o.

patakok<sup>4</sup>. A legjellemzőbb erdőtársulás a juharos-tölgyes, és a hársas-tölgyes. Ezeket az erdőfoltokat löszös mocsaras puszták tagolják. Talán a legismertebb mocsaras területe a Merzse-mocsár mely Budapest XVII. kerületének szélén található. Az élővilágára jellemző, a jelentős nagyvadállomány, például az őz, a vaddisznó és a szarvas valamint a madárvilága is sokszínű. Leggyakoribb madárfajai a gyurgyalag, a fekete harkály, a zöld küllő, a jégmadár, a darázsölyv, a kabasólyom és a kerecsen<sup>5</sup>.

A kistáj egy részét 1990 nyarán védetté nyilvánították. Itt hozták létre a Gödöllői Dombvidék Tájvédelmi Körzetet<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Ruszkiczay-Rüdiger Zsófia - Fodor László - Horváth Erzsébet - Telbisz Tamás: Folyóvízi, eolikus és neotektonikai hatások szerepe a Gödöllői-dombság felszínfejlődésében, Földrajzi közlemények, 2007. (131. (55.) köt.) 4. sz. 319-342. o.

<sup>5</sup> Demény Krisztina: A Gödöllői-dombság általános bemutatása, Tájökológiai lapok, 2007. (5. évf.) 2. sz. 213-223. o

<sup>6</sup> Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság hivatalos honlapja

## Mogyoród története

A település a nevét az ott található mogyoróbokrokról kapta. A Mogyoród név jelentése: „mogyoróban gazdag”. Ez a név az idegen nyelvű dokumentumoknak köszönhetően több formában is fennmaradt. Míg a hazai oklevelekben Mogyoródként szerepel, addig a török adólajstromokon Magoródként vagy Mogyorósként, az egyházi oklevelekben pedig Monorond, Mangerat, Munerod, Mamorade nevekkkel találhatjuk meg. Mára már csak néhány mogyoróbokor maradt meg a községben, ezek közül egy a plébánia udvarán található<sup>7</sup>.

A településről fennmaradt legrégebbi írásos emlék a mogyoródi csatához kapcsolódik, ami egy német császári oklevél 1074 végéről. A dokumentum a helyet nem jelöli meg csak Salamon vereségéről tudósít. A csata a környék egyetlen jelentős lakott területe Zymgota (mai nevén Cinkota) mellett zajlott, a Monorod (mai nevén Mogyoród hegy oldalában. A csata pontos helyét mai terepviszonyok miatt nem lehet pontosan meghatározni, ugyanis a rétek és erdők máshogy helyezkednek el, mint a leírás időpontjában ezért a pontos helymeghatározás csak a csata után keletkezett tömegsír megtalálása esetén lehetne behatározni<sup>8</sup>. Az ütközet időpontját viszont egyértelműen meg tudjuk határozni a Képes Krónika adatai alapján, ami a mai időszámítás szerint 1074. március 14. A csatához kapcsolódik még, hogy előtte Géza herceg ígéretet tett Vácott, hogy ha a csata számukra kedvező kimenetellel ér véget, felépítteti a Váci Püspökség Székesegyházát Szűz Mária tiszteletére. László herceg hasonló ígéretet tett Szent Mártonnak egy, a csata helyén megépítendő egyházzal. A csata egy váratlan stratégiai lépésnek köszönhetően a győzelmet László és Géza herceg kezébe juttatta, akik fel is építettek egy templomot Szent Márton tiszteletére a hozzá tartozó monostorral<sup>9</sup>. A monostorban élő szerzetesek szertartásokat végeztek és karban tartották az épületet, ami magával hozta a templom mellett egy település kialakulását. Az épület pontos helyét már csak a helységrészek nevei őrzik, mint például Klastromdomb, Templomhegy és Kővár. Romokat viszont nem találhatunk ezeken a helyeken, ugyanis a XVIII-XIX. századi építkezések során ezek teljesen eltűntek. Ma már csak ásatások bizonyítják, hogy a XI-XII. században állt itt egy kisebb templom, amit később lebontottak, és annak falait használták alapként egy nagyobb templom felépítéséhez. A középkori Mogyoród határait a mai Dózsa György út mentén és környékén

---

<sup>7</sup> Mogyoród Nagyközség hivatalos weboldala

<sup>8</sup> Magyar Elektronikus Könyvtár: Szilágyi Sándor: A magyar nemzet története

<sup>9</sup> Magyar Elektronikus Könyvtár: Képes Krónika

lehet meghatározni, míg a temetőjének helye a Mogyoródi-patak és a Dózsa György út között lévő, a plébániatemplommal szemben található Kisköz nevű átjáróba tehető<sup>10</sup>.

1241 márciusában az országba betörő tatárok megtámadták és kifosztották a falut és a kolostort, majd továbbhaladva elfoglalták Vácot. Itt az előrenyomulást nem tudták folytatni, mert nem voltak megfelelő eszközeik, hogy átkeljenek a Dunán így az év hátralevő részében a folyótól északra és keletre lévő területeken raboltak és pusztítottak. Ezen időszak alatt a környék, így Mogyoród is további károkat szenvedett. A pusztítást csak hozzávetőlegesen tudjuk felbecsülni, de a lakosság körülbelül 50-100%-át meggyilkolták, a terményeket és az állatokat mind elvették és mindent felgyújtottak. 1242 februárjában a befagyott Duna jegén a tatárok továbbhaladtak maguk mögött hagyva a lerombolt területet.

A településsel kapcsolatos következő írásos emlék 1337-ből maradt ránk, ami arról szól, hogy a falu apátságát egy István nevű ember bitorolja Bulcs, Bizere és Garáb apátságával együtt, ami miatt az apátság pusztája léte is veszélybe került. 1338-ban Szigfrid garamszentbenedeki apát és egy egri püspök közbenjárásának köszönhetően sikerült visszaszerezni a bencés rend számára és az 1342. évi rendi káptalan döntése szerint a költségeit az érintett apátságok kötelesek voltak megtéríteni<sup>11</sup>. Innentől egy közel hetven éves fellendülés következett. 1366-ban a mogyoródi apátság volt a rendi káptalan színhelye és a helyi apátok a XV. század első felében pápai megbízottként jártak el egyházi ügyekben<sup>12</sup>. Ebben az időszakban, egész pontosan 1403-ban a mogyoródi apát felkérte IX. Bonifác pápát, hogy erősítse meg az apátságot tizedszedési jogában. Ez 13 falura, köztük Mogyoródra is vonatkozott. A falu nem csak tizedfizető, helye, hanem földesúri tulajdona is volt az apátságnak, mert itt állt a monostor és semmilyen más földbirtokos nem ismert. Emiatt a falu az apátságnak fizette be a tizedet mint egyházi, valamint a kilencedet mint világi földesurának az egyéb természetben fizetett szolgáltatásokon kívül.

1541-ben a település, valószínűleg Buda elestével egy időben, az Oszmán birodalom fennhatósága alá került, ami megpecsételni látszott mind az apátság, mind a falu sorsát. Az apátsági vagyon már az 1480-as években pusztulásnak indultak és tovább rontott a helyzeten, hogy a török megszállás alatt hatályban lévő intézkedések értelmében tilos volt a régi keresztény templomok újjáépítése vagy tatarozása, valamint újak építése, amiből kifolyólag az apátság épületének állapota tovább romlott. Ezen kívül Mogyoród lakossága a prédikátorral

---

<sup>10</sup> Mogyoród Nagyközség hivatalos weboldala

<sup>11</sup> Magyar Katolikus Lexikon weboldala

<sup>12</sup> Czuczor Gergely Bencés Gimnázium és Kollégium weboldala

együtt református vallású volt a török megszállás idején, így a templom gondozása erőteljesen háttérbe szorult<sup>13</sup>.

A török-megszállás hozadékaként Mogyoród lakossága folyamatosan csökkent. A település 1686-ra teljesen lakatlanná vált és majdnem 10 évig az is maradt, mert az 1690. évi népszékszámolásán a falu lakatlan helyként szerepel. A törökök kiűzése után a váci püspökség fennhatósága alá került a terület és megkezdődött a falu újratelepülése. Ebből a korból maradtak fenn a váci püspökség levéltárából korabeli térképek (1. ábra)<sup>14</sup>



1. ábra

1721-ben 21 család élt Mogyoródon, ami 1760-ra 81-re növekedett köszönhetően a születések számának és a németek, valamint szlovákok betelepülésének<sup>15</sup>. 1737-ben javításokat végeztek az iskolán és a templomon, majd 1770-ben megépült a Kálvária és 1771-ben új plébániát építettek, amihez a régi monostor falaiból származó köveket használták fel. Innentől kezdve folyamatos népességnövekedés volt tapasztalható a településen és az 1828-as népszámláláson a falu lakossága elérte az 1000 főt<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> A mogyoródi református gyülekezet weboldala

<sup>14</sup> Váci Püspöki Gazdasági levéltár térképei

<sup>15</sup> Farkas György: *Gidres-gödrös Mogyoród* 1988. 6. o

<sup>16</sup> Farkas György: *Gidres-gödrös Mogyoród* 1988. 10. o



Az 1800-as évek végén és az 1900-as évek elején Mogyoród főleg mezőgazdasági műveléssel foglalkozó település volt. Kedvező földrajzi fekvésének köszönhetően 1911 november 25-én újabb jelentős fejlesztésnek láthatta hasznát a falu ugyanis ezen a napon adták át a gödöllői (mai H8-as) HÉV teljes vonalát a forgalomnak, ami a MÁV központi pályaudvarától (mai Keleti pályaudvar), Rákosfalva, Cinkota, Csömör, Kistarcsa, Kerepes és Mogyoród érintésével a MÁV gödöllői vasútállomásáig tartott. Az ekkor 12,8 km hosszú vonal már alkalmas volt villamos- és gőzüzemre egyaránt<sup>17</sup>. A település népességnövekedését az első világháború megállította, de a világháború után itt is rövid fellendülés indult el, nőtt a földdel rendelkezők száma és egyre többen dolgoztak a közlekedésben, valamint a szolgáltató szektorban. Az 1929-es gazdasági világválság viszont itt sem múlt el nyomtalanul, különösen azért, mert Magyarországon a gazdasági profilból kifolyólag főleg az agrárválság volt megfigyelhető és Mogyoród főleg a mezőgazdaságból élt, ezért a lakosok jelentősen eladósodtak. Az 1931-től 1941-ig működő gazdavédelmi program segített a falunak talpra állni, de a második világháború ismét közbe szólt. A harcok alatt a település lakó közül sokat meggyilkoltak a harcokban, valamint többek meghaltak a falut ért légitámadásokban vagy nyomtalanul eltűntek. 1944-ben a felszabadulás után ismét helyre állt a rend és megkezdődhetett az újjáépítés<sup>18</sup>. 1985-ben került ismét a figyelem középpontjába a község, amikor megkötötték a szerződést a Magyar Nagydíj megrendezéséről és a Hungaroring megépítéséről. A pálya Mogyoród külterületén épült meg és napjainkig számos versenynek adott/ad otthont.

Napjainkban Mogyoród Budapest agglomerációjához tartozik és a lakosok is fővárosba járnak dolgozni főleg. Jelentős még a turizmus, ami már nem csak a Magyar Nagydíj idejére terjed, hanem próbálják fellendíteni a falusi turizmust valamint szintén sok embert csalogat a 2003-ban megépült Aquaréna, ami Magyarország egyik legfejlettebb víziparkja és amelynek építésénél a Gödöllői dombság földrajzi adottságait használták ki a bonyolult acélszerkezetek helyett.

---

<sup>17</sup> Horváth Ferenc szerk.: Kovács László: Magyarországi vasútépítések 1900–1914 között 1996. 173-174.o.

<sup>18</sup> Mogyoród Nagyközség hivatalos weboldala

## Kerepes története

A város nevének eredetéről mai napig vitáznak a kutatók. Annyi bizonyos, hogy a Kerepes név első alkalommal II. Géza király 1148-as adománylevelében jelenik meg, de nem tudni, hogy az itt említett „portus Pest et Kerepes”-ben a Kerepes szó a településre vonatkozik-e, vagy a komp akkor használatos elnevezése, ami kerep vagy kereph volt<sup>19</sup>. Kubinyi András egy 1964-es munkájában arra a következtetésre jut, hogy a fent említett adománylevelben feltüntetett Kerepes igazából az óbudai rév ahol kerep hajókat használtak. Másik elmélet szerint az itt termesztett takarmánynövények népi elnevezéséből származik a név, ugyanis a lóherét és a lucernát és egyéb más fűféléket neveznek például sárkerepnek, szarvaskerepnek, vagy épp méz- vagy borbáskerepnek<sup>20</sup>.

Az említett viták ellenére az 1148-as dátum 1998-ban az önkormányzat rendelete alapján bekerült a város címerébe így Kerepes alapítását ettől számoljuk.

Mint már a bevezetőből kiderült Kerepes városáról szóló első írásos emlékek II. Géza adománylevelét tekintjük, a település tulajdonlását pedig először az 1200-as évek második felében dokumentálták. Ezek szerint Kerepes első birtokosa Sándor bán, V. István király bizalmasa volt. A település az 1260-as években kerülhetett hozzá. Halála után felesége örökölhette Isaszeggel, Baktával, Megyerrel és a Szihalom melletti Budával és Szentjakabbal együtt, amiről 1274 decemberében királyi oklevél is készült, amiben IV. László király mindezt engedélyezte.

Kerepes a XIV. században a nagyváradai püspökség kezébe és így Vitéz János fennhatósága alá kerül. Innentől fogva a település fellendülésnek indul, amit bizonyít, hogy IX. Bonifác pápától a kerepesi plébános a váradai Szent Demeter plébánia igazgatóságát, amit egy 1402. december 12-i oklevélben rögzítettek. Ebből következtethetünk arra is, hogy a kerepesi plébánia kiváltságos plébánia volt ugyanis ezeknek volt egy listája, amiket a pápai bullák tartalmaztak és ezek nem kerülhettek magánkegyurak kezére, de ez fordítva is igaz, ugyanis a pápa nem rendelkezhetett egy kegyúr által birtokolt plébániával.

1449-ben Pálóci László országbíró ítéletlevele szerint Lajos király és anyja Erzsébet királyné az 1148-ban II. Gézától kapott vámjogokat az óbudai apácáknak adományozták így az a furcsa

---

<sup>19</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 13-14. o.

<sup>20</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 16. o.

helyzet állt elő, hogy a váradi káptalannak és az óbudai apácáknak egyaránt voltak jogaik kerepes felett<sup>21</sup>.

A XVI. században Pest megye, és így Kerepes és vidéke is, a benyomuló törökök miatt hadszíntérré változott. A település népessége rohamosan csökkent, mert az embereket vagy megölték, vagy elmenekültek otthonaikból. Probléma volt továbbá, hogy a törökök sanyargatásán kívül az elmenekült magyar földesurak is követelték a jussukat a távolból, így előfordult az, hogy a jobbágyok egyszerre négy vagy öt helyre is adóztak. Ebből következik, hogy a település elnéptelenedett és az 1683-as népesség összeírásban lakatlan településként szerepel. Az elnéptelenedés másik oka az volt, hogy a peremterületeket, amelyek nem voltak lakatlanok, a három részre szakadt Magyarországon mindenki magának követelte. Kosáry Domokos történész kutatásai szerint Kerepes egészen 1696-ig lakatlan volt<sup>22</sup>.

A török pusztítása után Grassalkovich Antal tevékenységének köszönhetően népesült, be újra a település, aki 1710 körül tótokat, majd 1727-ben egy kevés németet telepített be a területre. Ekkorra már visszatelepült egy kevés, török által elűdözött magyar is Kerepesre<sup>23</sup>. 1701-ben templomot építenek, aminek köszönhetően az arra az évre vonatkozó adók alól mentesül a lakosság így az embereknek lehetőségük lett az életkörülményeik stabilizálására. Az 1739-ben ismét veszélybe került a település lakossága ugyanis pestisjárvány sújtotta a vidéket, ami miatt Budáról Kerepesre és Ócsára terelik a postai útvonalakat, de emiatt itt is felüti a fejét a betegség. Emiatt a kerepesi postásokat karanténba helyezték (a falu szélén egy félreeső erdei kunyhóba zárták őket). Ebben az időben ugyan már megjelennek különböző iparos mesterségek, de a területen a fő megélhetési forrás még mindig a mezőgazdaság, ami viszont a termőterület nagyságából és jellegéből adódóan nem ad lehetőséget arra, hogy nagy mennyiségű árut előállítsanak. Már a török adószedők adataiból is látszik, hogy egy tarcsaira háromszor annyi adó jutott, mint egy kerepesire. Beszédesebb ennél IV. Károly 1728-as összeírása, amiből kiderül, hogy az őszi gabonából semmit és a tavasziból is csak nagyon minimális mennyiséget tudnak eladni, valamint legelőik is maximum 150 szarvasmarha és ló valamint 400 juh nyári eltartására alkalmasak. Ezen kívül sem malom sem halászatra alkalmas álló vagy folyóvíz nincs a településen és a szőlőmennyiségük is arra elég, hogy a helyi lakosok igényeit kielégítse.

Az 1700-as években betelepült tótok és németek aránya teljesen forídtva változott az 1800-as évekre. A kiegyezéskor Kerepesről gyakorlatilag eltűntek a németek és a magyarok és majdnem

---

<sup>21</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 34. o.

<sup>22</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 30. o.

<sup>23</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 25. o.

teljesen a tótok lakták. Az 1867-es adatok szerint a falunak 695 tót és 7 zsidó lakója volt. Ez a kiegyezés utáni iparosítási, országépítési láz hatására teljesen megfordult. Ez köszönhető a főváros közelségének és, hogy Budapest kezdte magát világvárossá kinőni és az ehhez szükséges fejlesztésekhez és munkálatokhoz rengeteg ember kellett. Ezek közül az emberek közül nagyon sokan Kerepesen telepedtek le és ők főleg magyarok voltak. Nyilas István történész a lakosság összetételét az 1800-as évek végén fele tót fele magyar arányra becsüli. Ebben az időben a helyi lakosok vagy az alvóváros funkcióját használták ki Kerepesnek vagy kétlaki életmódot folytattak. Sokan amellet, hogy Budapesten dolgoztak, még mezőgazdasági műveléssel is foglalkoztak, de földművelés magában nem volt jellemző ugyanis ez a terület már említett hiányosságai miatt megélhetési nehézségeket okozott<sup>24</sup>.

Kerepes számára is jelentős dátum 1911. november 25. ugyanis, mint már Mogyoródnál említettem, ekkor adták át a teljes gödöllői HÉV vonalat<sup>25</sup>, ami ugyan nem haladt el a település központjának a közelében, de jelentős szerepet játszott Szilasliget és Széphegy településrészek ugrásszerű fejlődésében. Szilasliget esetében ez azért különösen jelentős, mert a városrész egy évvel azelőtt jött létre Weber Ede magyar pedagógus és nemzetgazdász közbenjárásával. Weber kerepesi birtokai egy részének felparcellázásával kispolgári városrészt kívánt létrehozni Kispolgárok Otthona Helvécia Telep néven. A kerepesi képviselő-testület el is fogadta a tervet azzal a feltétellel, hogy a telep köteles templomot, iskolát, temetőt, piacot, óvodát és játszótérrel építeni. Ebből végül csak az iskola valósult meg. Helvécia telepet az 1940-es években nevezték át Szilasliget<sup>26</sup>.

A két világháború Kerepesen is jelentős lakosságcsökkenést vont maga után. A német megszállás alatt az ország többi részéhez hasonlóan itt is megkezdődött a zsidók deportálása. A német megszállást szovjet követte, amikor kitelepítették a településről a németeket, a szlovákokat pedig elkezdték Csehszlovákiába telepíteni. 1978 december 31-én a település szempontjából lényeges változás történt azzal, hogy egyesítették Kerepest és Kistarcsát Kerepestarcsa néven. Ez egészen 1994-ig így is maradt, amikor a két település újra különvált.

Napjainkban Kerepes és különösen a Szilasligeti városrész mutat fejlődést, ugyanis jelen állapotában itt majdnem annyian laknak, mint Kerepes összes többi településrészén együttvéve. Szilasliget jelenlegi lakossága 4715 fő, míg Kerepes további lakossága 5510 fő. A kerepesi önkormányzat 2006 óta többet költött a településre, mint az elmúlt negyven évben összesen.

---

<sup>24</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 51. o.

<sup>25</sup> Horváth Ferenc.szerk: Kovács László: Magyarországi vasútépítések 1900–1914 között 1996. 173-174.o.

<sup>26</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 78. o.

Több mint 250 millió forintba került a Wesselényi, Szondy, Wéber, Kodály, Kiss József, Béke, Sólyom, Dessewffy utcákban a vízvezeték- és az úthálózat fejlesztése, ahol így számos átereszt és járda épült. Ezen kívül folyamatosan zajlik a még földes burkolatú utak betonozása. Ehhez 21 millió forinttal hozzájárult a Hungaroring Sport Zrt. is, amit a kerepesi önkormányzat a zajszennyezésre hivatkozva fizettetett ki a pálya vezetésével<sup>27</sup>. Mivel a Hungaroring közigazgatásilag Mogyoródhoz tartozik, ezért az iparüzési adót is a mogyoródi önkormányzatnak fizeti, viszont Kerepes (különösen a Szilasligeti településrész) nem kap semmit. 2007 július 20-án a Franka Tibor vezetésével tüntetést szerveztek a pálya főbejáratához, mert a lakosság megelégtelt a szerintük túl magas zajszennyezést. Többen azt állítják, hogy a helyi hatóság manipulálja a mérések eredményeit, ugyanis a helyi civil szervezet is méri a zajszintet és mégsem egyeznek az eredmények. 2013-ban 85 polgár perelte a Hungaroringet a rendezvények számának drasztikus csökkentését és a zajszint lejjebb szorítását követelve<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 136. o.

<sup>28</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 22-23. o.

## A Magyar Formula-1 projekt létrejötte és a Hungaroring születése

Bernie Ecclestone a FOCA (Formula One Constructors Association) elnöke az 1980-as évek közepén úgy döntött, hogy a Forma-1-es világbajnokságot ki kell terjeszteni a vasfüggönyön túlra is. Az eredeti terveiben a Szovjetunió, Kína vagy Szerbia szerepelt, de magyar származású barátja Rohonyi Tamás tanácsára Magyarország felé fordult a figyelve. Budapesti villámlátogatása során hamar el is döntötte, hogy az új pályát Mogyoród külterületén építi fel. 1985. szeptember 10-én megtörtént a szerződés aláírása a pálya felépítéséről és október 1-jén megkezdődtek az építési munkálatok. A pálya nyolc hónap alatt épült fel, ami azóta is rekordgyorsaságúnak számít. A Hungaroringet 1986. március 24-én a Drapál János emlékversennyel avatták fel<sup>29</sup>. Drapál János magyar gyorsasági motorversenyző volt, aki 1985. augusztus 11-én vesztette életét versenybalesetben, Pöstyénben<sup>30</sup>.

A Hungaroringen az első Magyar Nagydíjat 1986 augusztus 10-én rendezték, ami már a Formula-1-es világbajnokság része volt. A legelső Magyar Nagydíjra viszont még 1936. június 25-én került sor a népligetben kialakított utcai versenypályán<sup>31</sup>(2. Ábra)<sup>32</sup>.



2. ábra

<sup>29</sup>www. ma.hu internetes hírportál

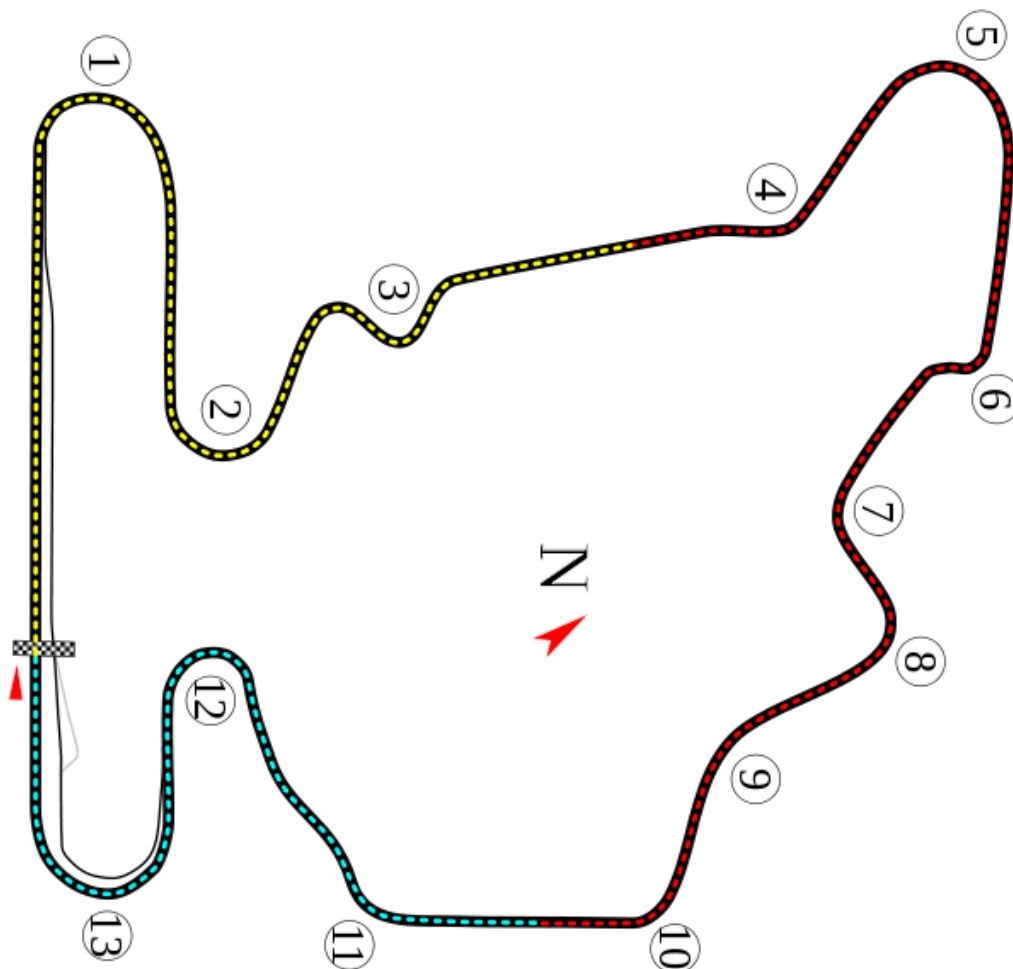
<sup>30</sup> A Nemzeti Sport weboldala

<sup>31</sup> A HVG weboldala

<sup>32</sup> A népligeti versenypálya

Ez még nem számított világbajnoki futamnak, mert a Forma-1-es világbajnoki sorozat csak 1950. május 13-tól létezik (ez az első világbajnoki futam, az 1950-es brit nagydíj időpontja). A magyar versenypálya ötlete is felmerült már korábban, aminek építését a Velencei-tó közelében, Pákozd mellé tervezték, Papp István vezetésével (ő tervezte a Hungaroringet is). Felkérték az ötszörös argentin világbajnok Juan Manuel Fangiot tanácsadónak. A terv sikertelen volt, ugyanis az akkori hadügyminiszter, Czinege Lajos kijelentette, hogy a versenypálya nem épülhet meg, mert zavarná a Velencei-tó partján pihenő magas rangú állami vezetők nyugalmát<sup>33</sup>.

A Hungaroringet 1985-ben kezdték el építeni Papp István és Gulácsi Ferenc tervei alapján, akik a Magyar Aszfaltútépítő Vállalat mérnökei voltak. A pályát számítógéppel tervezték, ami abban az időben úttörőnek számított. Az elkészült aszfaltcsík 4014 méter hosszúságú volt és 13 kanyart tartalmazott (3. ábra)<sup>34</sup>.



3. ábra

<sup>33</sup>Az F1 Archívum weboldala

<sup>34</sup>Hungaroring 1986-1988

Ezen a nyomvonalon 1989-ig nem történt változtatás. Ebben a négy szezonban a Formula-1 mellett ellátogatott hazánkba a DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft- Német Túraautó Bajnokság), a Formula-3 és a Kamion Európa-bajnokság mezőnye is. Ekkor a pálya üzemeltetője a Formula 1 Gazdasági Társaság volt, amit Balogh Tibor vezetett.

Az első komolyabb átépítésre 1989-ben került sor. Ekkor kiegyenesítették a 3-as sikánt és a 6-os kanyart beszűkítették, így két kanyarra bontva a nyomvonalat (4. ábra)<sup>35</sup>. Ezzel a versenypálya hossza 3975 méterre csökkent<sup>36</sup>. Ebben az évben csak a Kamion Európa-bajnokság, a Superbike Világbajnokság és a Forma-1-es Magyar Nagydíj került megrendezésre a pályán az Gyorsasági Országos Bajnokság futamai mellett<sup>37</sup>.



4. ábra

<sup>35</sup> Hungaroring 1989-2002

<sup>36</sup> [www. ma.hu](http://www.ma.hu) internetes hírportál

<sup>37</sup> A Magyar Nemzeti Automobilszövetség hivatalos weboldala



Az 1990-es év nem csak az ország, hanem a pálya életében is fordulópont volt, mert ekkor járt le az első öt éves üzemeltetési ciklus. Ekkor a rendszerváltozás miatt nehéz anyagi helyzetbe kerülő Formula 1 Gazdasági Társaság bérbe adta a pályát Bernie Ecclestone-nak aki ennek fejében vállalta további öt nagydíj megrendezését. Ezzel egy időben a Ring elbúcsúzott a Kamion Eb futamaitól, mert a pálya nem bírta a 6 tonnás 1200 lóerős versenygépek által kifejtett terhelést és az aszfalt minősége jelentősen romlani kezdett. 1995-re kiderült, hogy ha Ecclestone bérelt a pályát, az mindkét fél számára kedvezőtlen, ezért az üzemeltetés átkerült a Hungaroring Sport Zrt-hez és a mai napig is a részvénytársaság felelős a pályáért. Ekkor a pályának igen csekély volt a kihasználtsága, a Forma-1 mellett, csak a gyorsasági OB-t rendezték meg itt és motoros eseményeket, de ezek többnyire nyílt pályanapok voltak amire nem látogattak ki nézők<sup>38</sup>2001 szomorú dátum a Hungaroring számára ugyanis ekkor történt meg a pályán az első és mindmáig egyetlen halálos baleset<sup>39</sup>. Ebben az évben neveztek ki Palik Lászlót a Hungaroring Sport Zrt. igazgatójának.2003-ban sor került az utolsó átépítésre, amikor is meghosszabították a célegyenest és a 12-es kanyart lejjebb tették így a pálya elnyerte mai végleges formáját (5. ábra). Hossza 4381 méterre nőtt



5. ábra

<sup>38</sup> [www. ma.hu](http://www.ma.hu) internetes hírportál

<sup>39</sup> A Magyar Nemzet weboldala

Ekkor szintén kisebb hangsúlyt kaptak a nemzetközi rendezvények és a pálya kihasználtságát nagy részben az országos vagy közép-európai zónafutamok és a nyílt napok tették ki. Ebben nagy szerepe volt Bulcsú Rezsőnek, aki a MAMS (Magyar Motorsport Szövetség) gyorsasági szakágvezetőjeként több nemzetközi motoros rendezvény lebonyolítása mellett (például: Alpok-Adria Kupa, FIM Oldalkocsis Világbajnokság, Dunlop Trophy), motoros nyílt napok szervezésével adott munkát a pálya sportszakmai személyzetének<sup>40</sup>.

2006-ban újabb sorozatok látogattak a versenypályára, köszönhetően Palik kiterjedt szakmai kapcsolatainak nemzetközi autósport berkekben. Ebben az évben volt a Ringen a FIA GT Series és Ferrari Challenge, majd 2007-ben megvetette lábát hazánkban a World Series by Renault (továbbiakban WSR)<sup>41</sup>, ami a mai napig a pálya legnagyobb rendezvénye a Formula-1 után. 2008 szintén mérföldkő a Hungaroring történetében, mert ebben az évben rendezték meg Magyarországon az első tartóssági (Endurance) versenyt, aminek hossza 12 óra volt. Eredetileg a futamot 24 órára tervezték, de a jelenleg hatályos szabályzás szerint (20:00-tól 06:00-ig csendháborításnak számítana)<sup>42</sup> ez nem valósulhatott meg. 2010-ben újabb változások következtek, ugyanis Palik Lászlót Gyulay Zsolt egykori olimpiai és világbajnok kajakozó váltotta a Hungaroring Sport Zrt. élén<sup>43</sup>. Gyulaynak nem titkolt szándéka volt, hogy megfizethetőbbé tegye az autó és motorsport rendezvényeket a magyar nézők számára is, ezért több színvonalas nemzetközi sorozatot is elhozott hazánkba, amiknek a jegyárait jóval a Formula-1-es versenyé alatt lehet tartani. Ezek közé tartozik az International GT Open, a European Le Mans Series, a DTM (Német Túraautó Bajnokság) és az FIA WTCC (Túraautó Világbajnokság). Az első WTCC versenyt a pálya 2011-ben rendezte meg, mert az esedékes marrákesi futam elmaradt, ugyanis Marokkóban nem vállalták a szervezők a verseny megrendezését<sup>44</sup>. Így került sor az évad második fordulójára a Hungaroringen, ahová több mint 80000 néző látogatott ki az ingyenes belépésnek és a mezőnyben induló magyar versenyzőnek, Michelisz Norbertnek köszönhetően. A sorozat akkori főszervezője, Marcello Lotti a nagy érdeklődésre való tekintettel visszahozta a sorozatot Magyarországra a következő évben is és a magyar pálya azóta is állandó résztvevője a WTCC versenynaptárának. 2011 más szempontból is fontos a Ring életében. Ekkor nevezte ki a FIM (Nemzetközi Motorsport Szövetség) Bulcsú Rezsőt a gyorsasági bizottság igazgatójának<sup>45</sup>. Ebből fakadóan Bulcsú nem vállalta már a

---

<sup>40</sup> [www.motorsokk.hu](http://www.motorsokk.hu) hírportál

<sup>41</sup> WSR versenynaptár 2007

<sup>42</sup> Hatályos jogszabályok online gyűjteménye

<sup>43</sup> [origo.hu](http://origo.hu) hírportál

<sup>44</sup> WTCC versenynaptár 2011

<sup>45</sup> A FIM hivatalos weboldala

pályán a motoros rendezvények szervezését, valamint Bulcsú cége a BR Organisation sem rendezett több motoros nyílt napot, mert a magyar motoros társadalom fizetéképtelenné vált és ezeket az eseményeket csak súlyos anyagi veszteség árán lehetett volna megszervezni. Ezért napjainkig a Hungaroring már csak az Alpok-Adria Kupának ad otthont, ezen kívül pedig körülbelül 6 hetente van motoros nyílt nap, de a motoros rendezvények hiányát pótolják az autós események. 2014-ben a következő nemzetközi események zajlottak a pályán<sup>46</sup>:

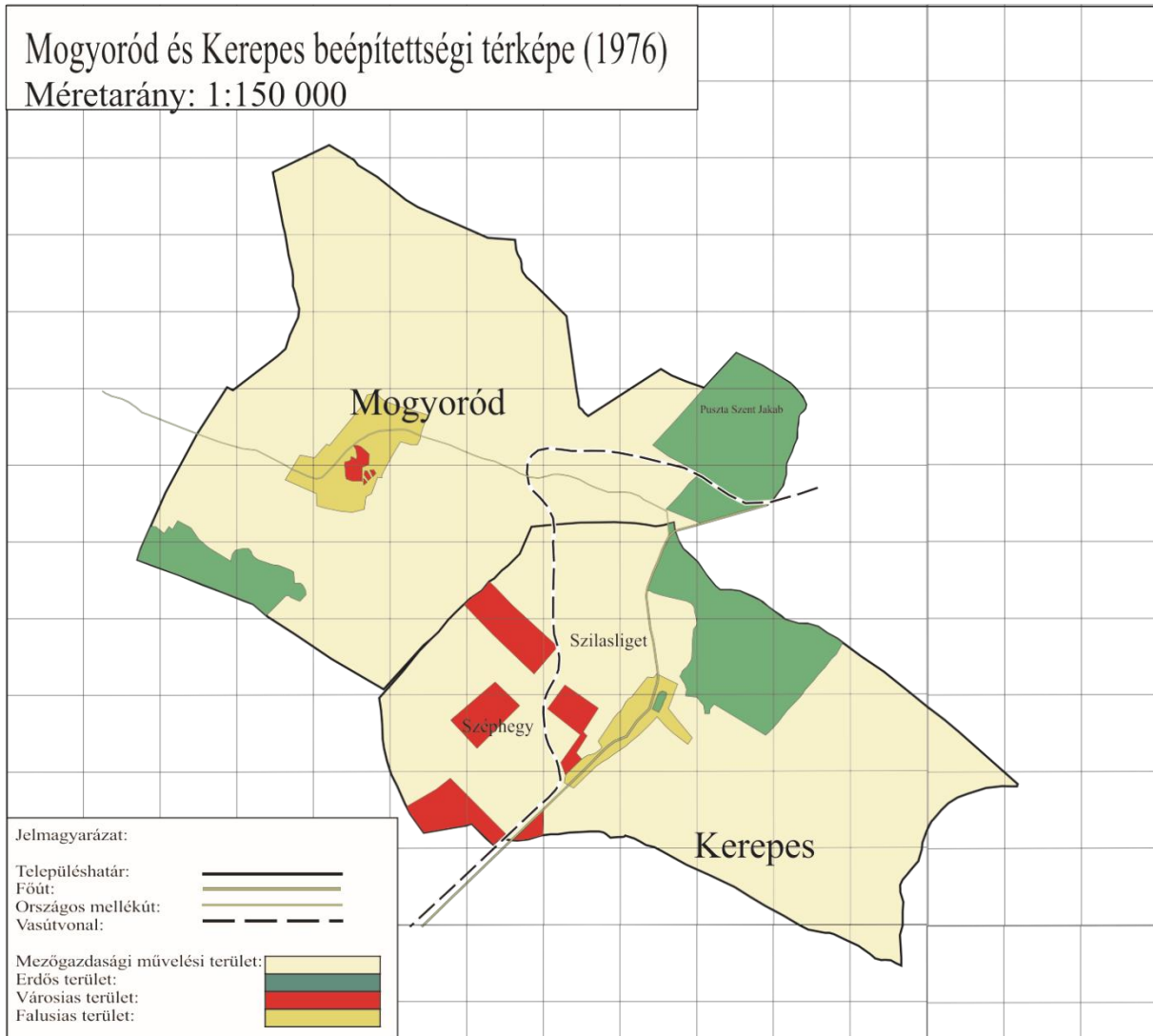
- DTM kollektív tesztje
- Formula-3 Európa-Bajnokság kollektív tesztje
- FIA Túraautó Világbajnokság 3. forduló
- Duna Autó Gyorsasági Országos Bajnokság és CEZ Kupa 1-2-3. forduló
- DTM 3. forduló
- International GT Open 4. forduló
- Formula-1 Magyar Nagydíj
- Alpok-Adria Kupa
- World Series by Renault
- 12 órás verseny a Hungaroringen
- Duna Autó Gyorsasági Országos Bajnokság és CEZ Kupa 9-10-11. forduló

---

<sup>46</sup>2014. évre vonatkozó versenynaptárak

## A települések szerkezete a Hungaroring megépítése előtt és napjainkban

Az első térképen a két település beépítettségét fogom megmutatni 1976-ban. A térkép elkészítését úgy végeztem, hogy a Pest megyei levéltártól kapott 1:25000 méretarányú térképeket felnagyítottam és ráillesztettem az 1:10000 méretarányú EOV szelvényre, majd elvégeztem a digitalizálását (1.térkép).



1. térkép

A két térkép illeszkedett az alaptérképre és egymáshoz, mert a településtérképek vetülete is EOV. Megfigyelhetjük, hogy ebben az időszakban mindkét településen igen csekély volt a beépítettség. A közigazgatási határon belül többnyire mezőgazdasági művelés alatt álló területeket és erdőket láthatunk. Látható még az is, hogy más a beépített területek jellege, mint napjainkban. Kerepes központjában például jelentős nagyságú falusias jellegű terület található,

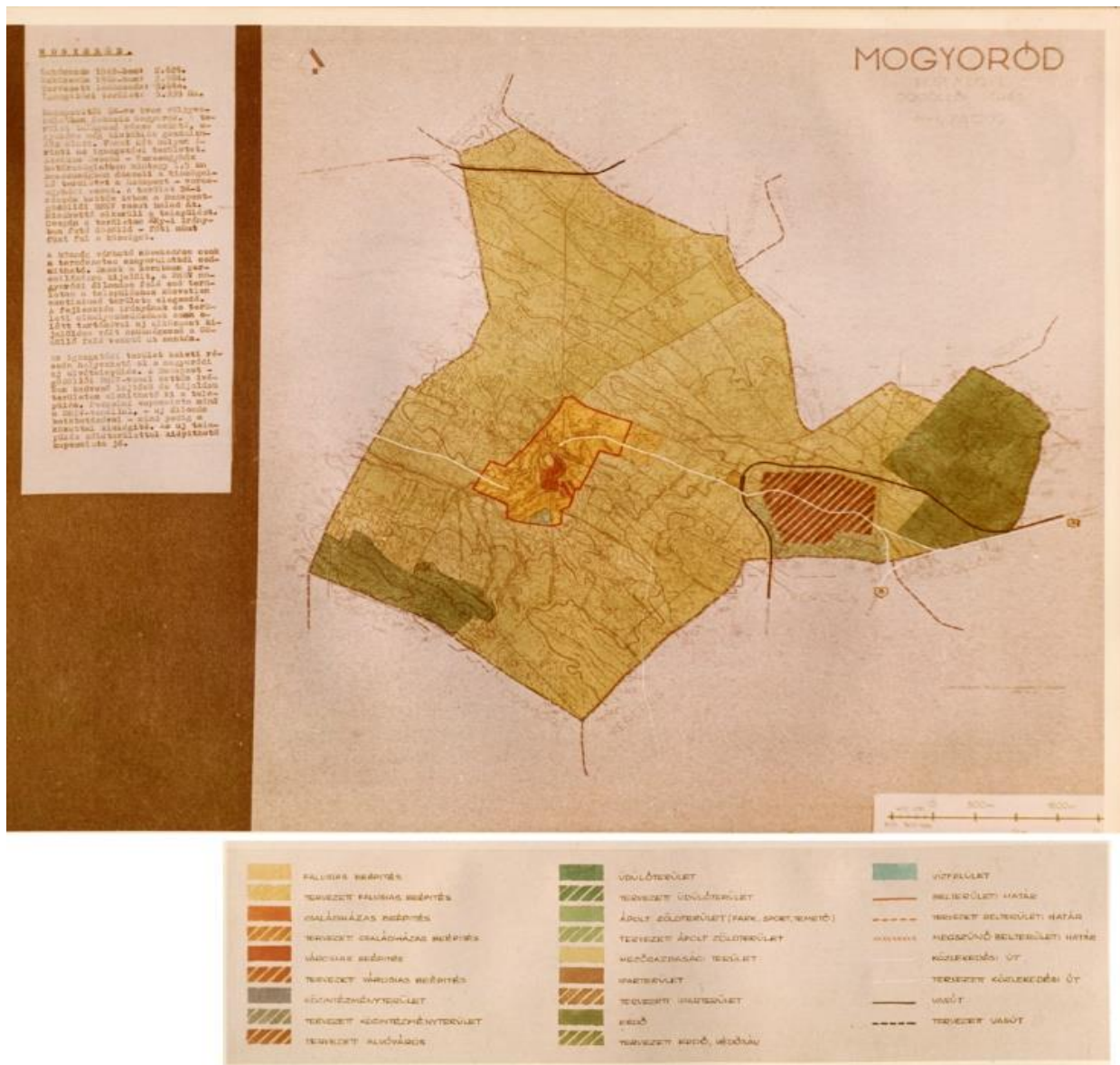
ami azóta városi területté fejlődött (2. térkép)<sup>47</sup>.



2. térkép

Azt is láthatjuk, hogy a térképen csak két közlekedési útvonalat jelöltek a készítők, a Gödöllői (mai H8-as) HÉV nyomvonalát és a 3-as számú főutat. A térkép jelentős generalizáláson esett át, ami látszik a beépített területek határainak leegyszerűsítéséből.

<sup>47</sup> Kerepes levéltári térkép

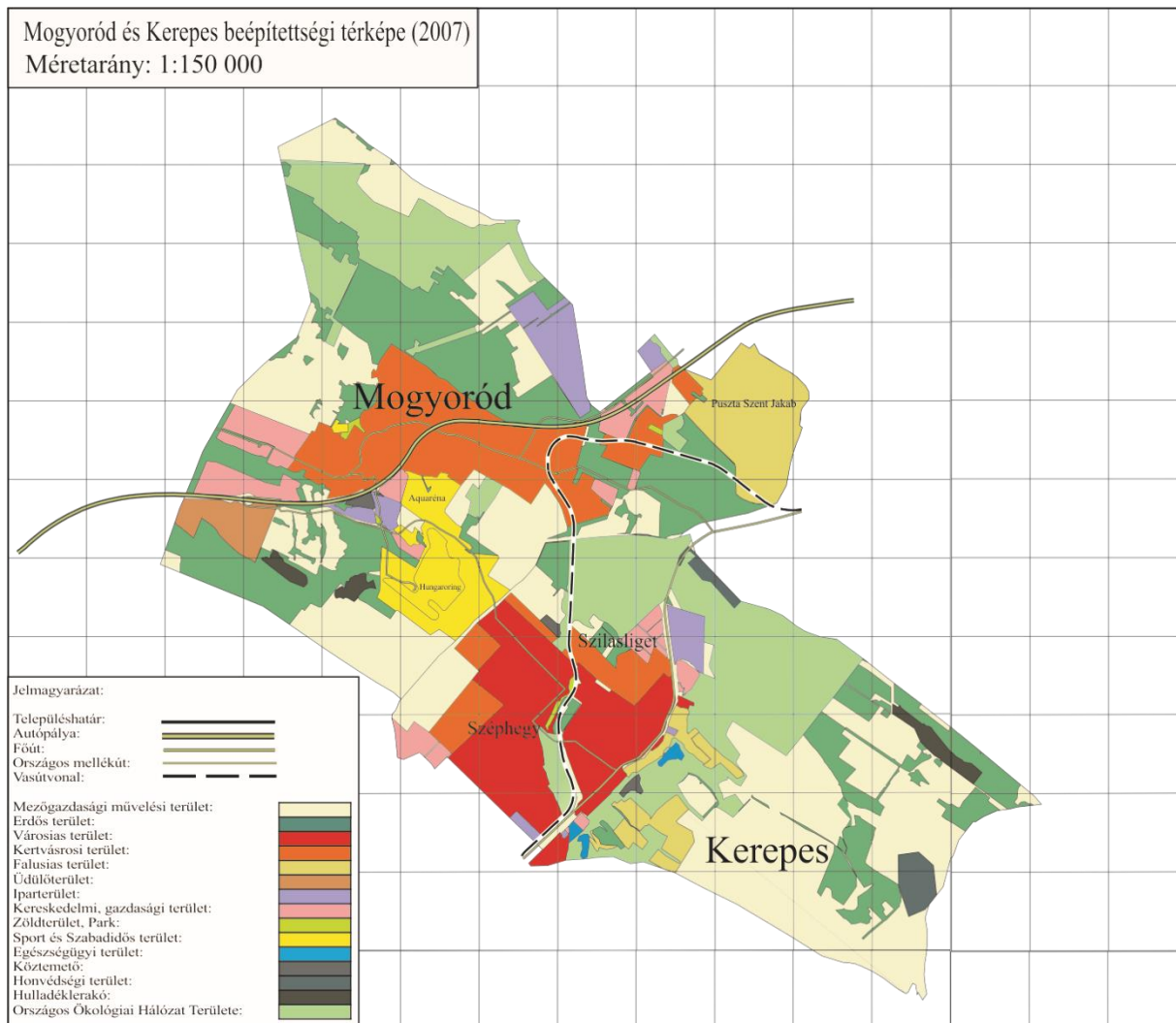


3. térkép

Itt még jelentősebb a generalizálás mértéke, az egész település egy poligonból áll, egyedül a településközpont különül el. Ezen a térképen is elég csekély a jelölt közlekedési utak száma. Itt is a Gödöllői HÉV-et jelölik és a Budapest-Fót-Mogyoród-Gödöllő másodrendű utat, valamint a külterület északi részét érintő Budapest-Vác vasútvonal egy részét.

<sup>48</sup> Mogyoród levéltári térkép

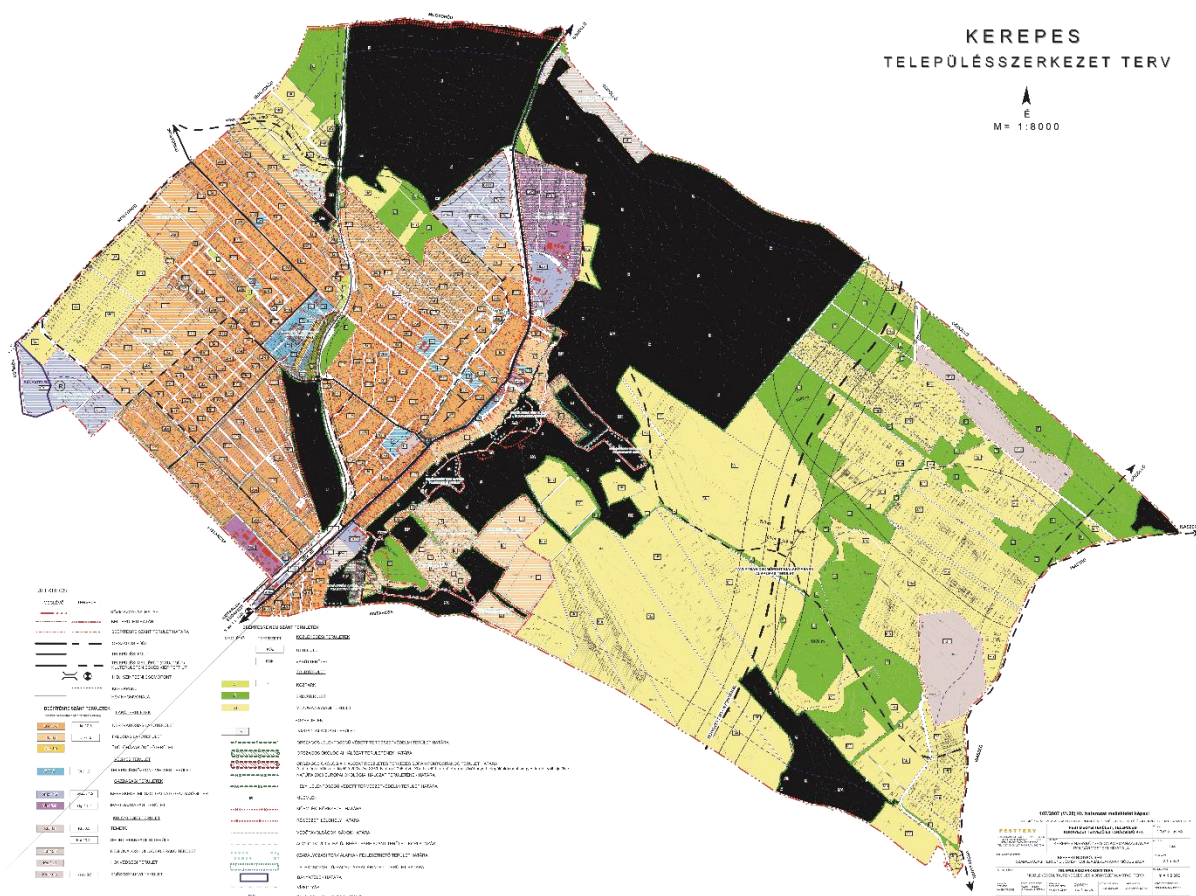
A következő térképet a legfrissebb Rendezési tervek alapján készítettem el (4. térkép).



4. térkép

Ezt Kerepes esetében 2007-ben hagyták jóvá, míg Mogyoródnál a legfrissebb rendezési terv 2005-ös. Ezeket a települések önkormányzataitól kértem ki. Kerepes esetében a település szerkezeti terve el volt készítve digitálisan 1:8 000 méretarányban (5. térkép)<sup>49</sup>, így azt raszterre alakítva és lekicsinyítve rá tudtam illeszteni az 1:10 000-es EOVSzelvényre és el tudtam készíteni a fedettségi rétegeket. A térképek elkészítéséhez minden esetben a Corel Draw X6 szoftvert használtam.

<sup>49</sup> Kerepes településszerkezet terv 2007.

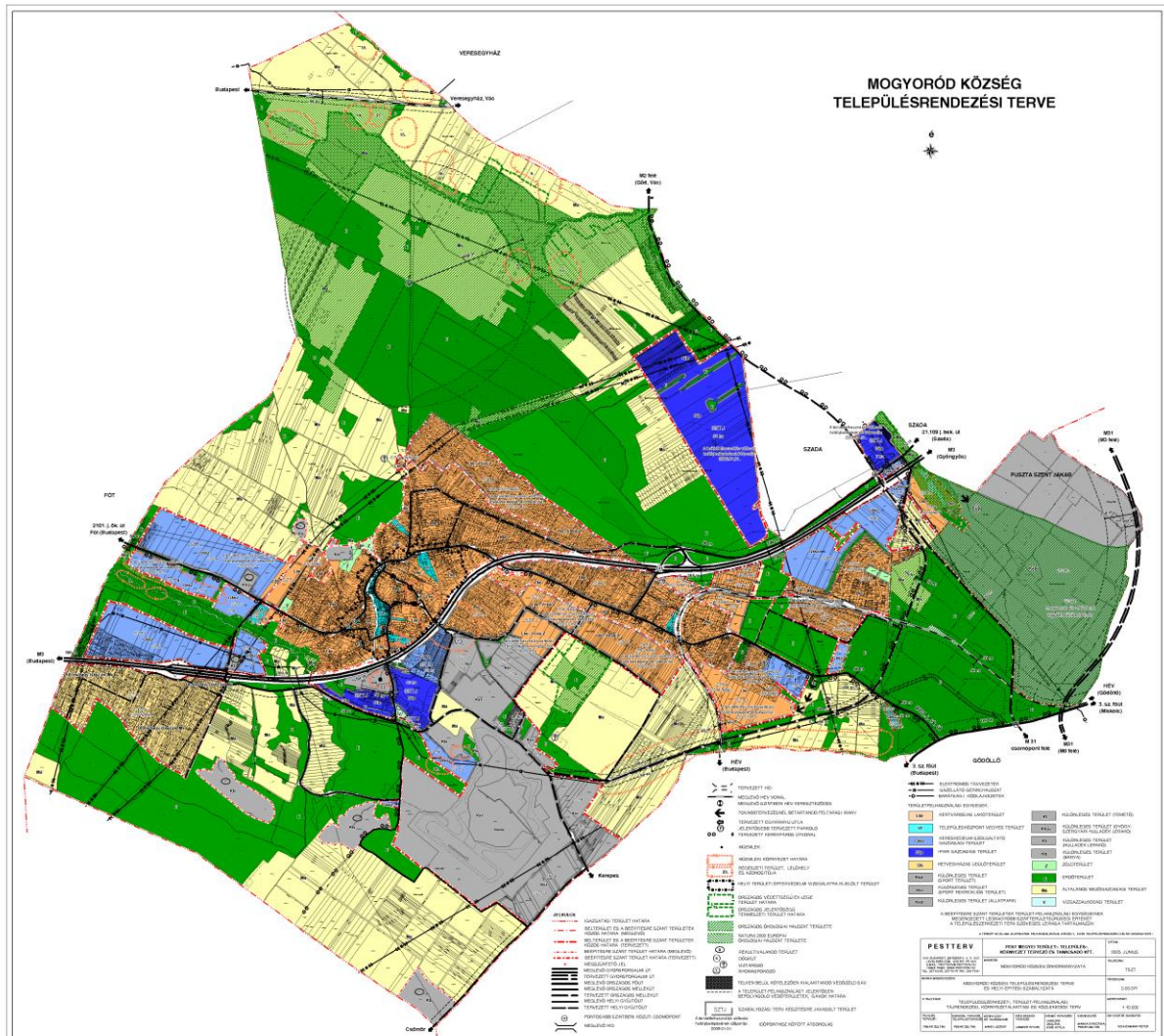


### 5. térkép

Ezen a térképen jól látható, hogy milyen sokat fejlődött a település 1976-hoz képest. Ez főleg a beépített terület növekedésében és a területek jellegében mutatkozik meg, ugyanis míg a régebbi térképen Kerepes központja még falusias jelleget mutat, addig napjainkban már egyértelműen városi funkciói vannak. A másik említésre méltó dolog a Szilasligeti városrész ugrásszerű fejlődése. Megfigyelhetjük, hogy a beépítettség 1976-hoz képest több mint a kétszeresére nőtt. A településrész fellendülésében szintén szerepe van a Hungaroringnek, mert tömegközlekedéssel a szilasligeti HÉV megállóból a legegyszerűbb a pálya megközelítése, így rengeteg néző ezen a területen keresztül jut el a pályáig így jelentősen megnövelve az itteni boltok forgalmát. Látható még a térképen egy nagy terjedelmű fekete terület, ami az Országos Ökológia Hálózat területe és itt nem találhatóak minden esetben részletes fedettségi adatok. Lényeges különbség még, hogy Kerepes nyugati szélét Zsófiaaliget néven Kistarcsához csatolták az 1994-es szétválás után.



Mogyoród esetében szintén elérhető volt digitálisan a területrendezési terv, mégpedig 1:10 000 méretarányban (6. térkép)<sup>50</sup>, így nem kellett a méretet változtatni illesztés előtt.



6. térkép

Itt szintén a legnagyobb változást az ugrásszerű belterület-növekedés jelenti. Láthatjuk, hogy míg az 1976-os térképen igen csekély és falusias a beépítettség addig napjainkban a lakott terület jóval nagyobb részen fekszik. A másik szembetűnő dolog a nagyközség gazdasági berendezkedésének átalakulása. Míg 1976-ban a külterület nagy része mezőgazdasági művelésű terület volt, addig napjainkban főleg az erdőgazdálkodás a jellemző, valamint megjelentek nagyobb iparterületek is. Mogyoród fejlődésében is jelentős szerepe van a Hungaroringnek, mert a pálya üzemeltetője Mogyoród önkormányzatának fizeti be az iparüzési adót. Az itt megrendezett nemzetközi események hozzájárultak a település turisztikai fellendüléséhez is, mert a helyiek sokszor adnak ki szállást a saját házaikban, vagy a település

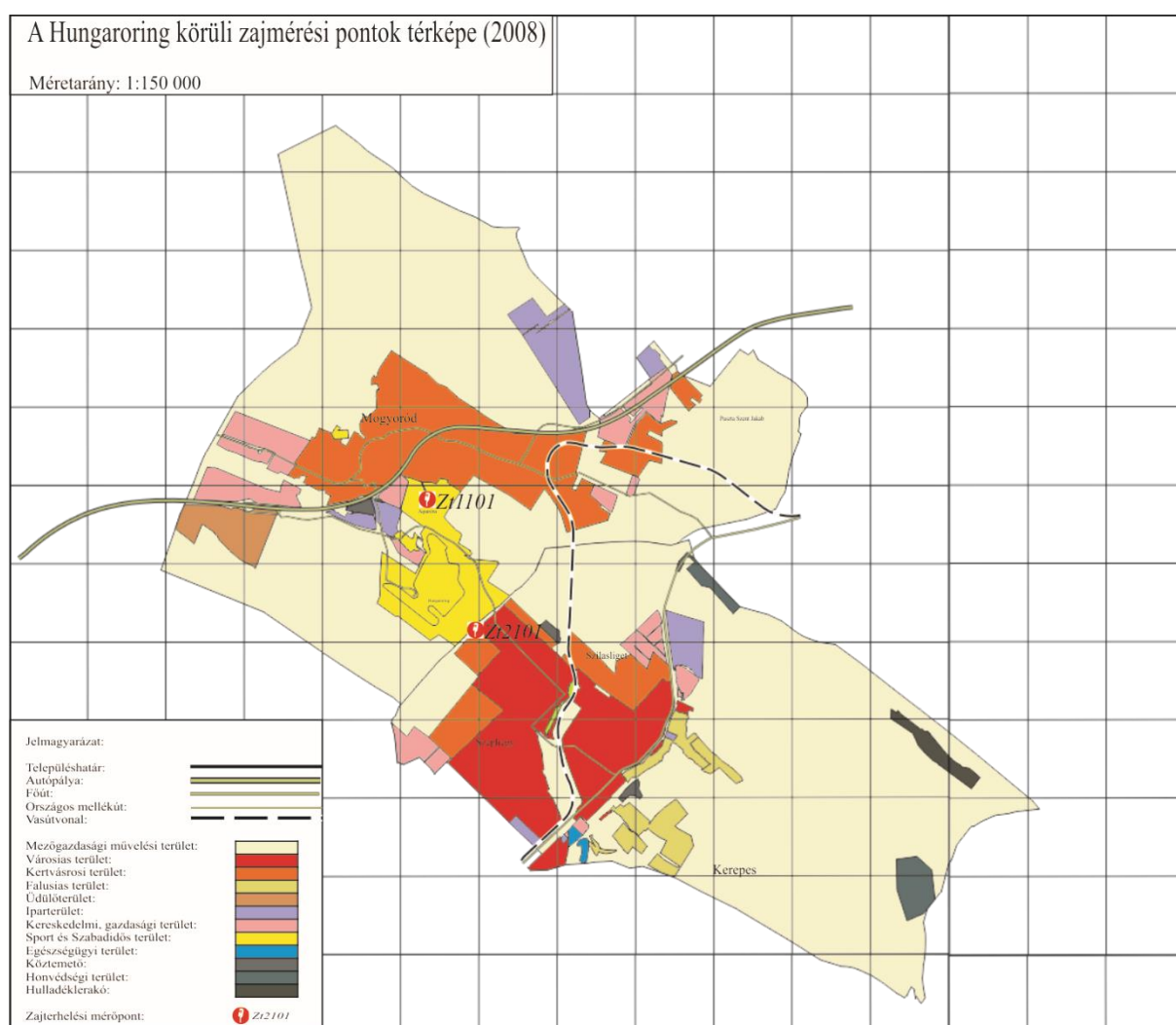
<sup>50</sup> Mogyoród Településrendezési terv 2005.

északkeleti részén lévő üdülőterületen lévő nyaralókban az ide érkező főleg német, cseh és lengyel szurkolóknak. Ez a terület a térképen is jól látható. A másik jelentős változás az M3-as autópálya megépítése, ami jelentősen megkönnyíti a Mogyoródon élők Budapestre való bejutását és a Hungaroringet is úgy tervezték meg, hogy az autópályáról közvetlenül elérhető legyen a nagyközség érintése nélkül. A versenypálya megközelítése autóval egyébként is minden irányból egyszerű, mind Kerepesről, mind Mogyoródról, mind az M3-asról pár perc alatt a főbejáráshoz juthatunk. Tömegközlekedés szempontjából kevésbé jó a helyzet, mert sem helyi, sem helyközi buszjárat nem megy el a pálya bejáratáig.

Ezek a térképek nem csak tartalmukban, hanem külső jegyeikben is eltérnek a régebbi változatoktól. A vetületük ezeknek is EOVI, viszont sokkal kevésbé generalizáltak és több fedettségi típus jelenik meg rajtuk, így részletesebb információkat közölnek.

## Lakossági elégedetlenség, zajproblémák

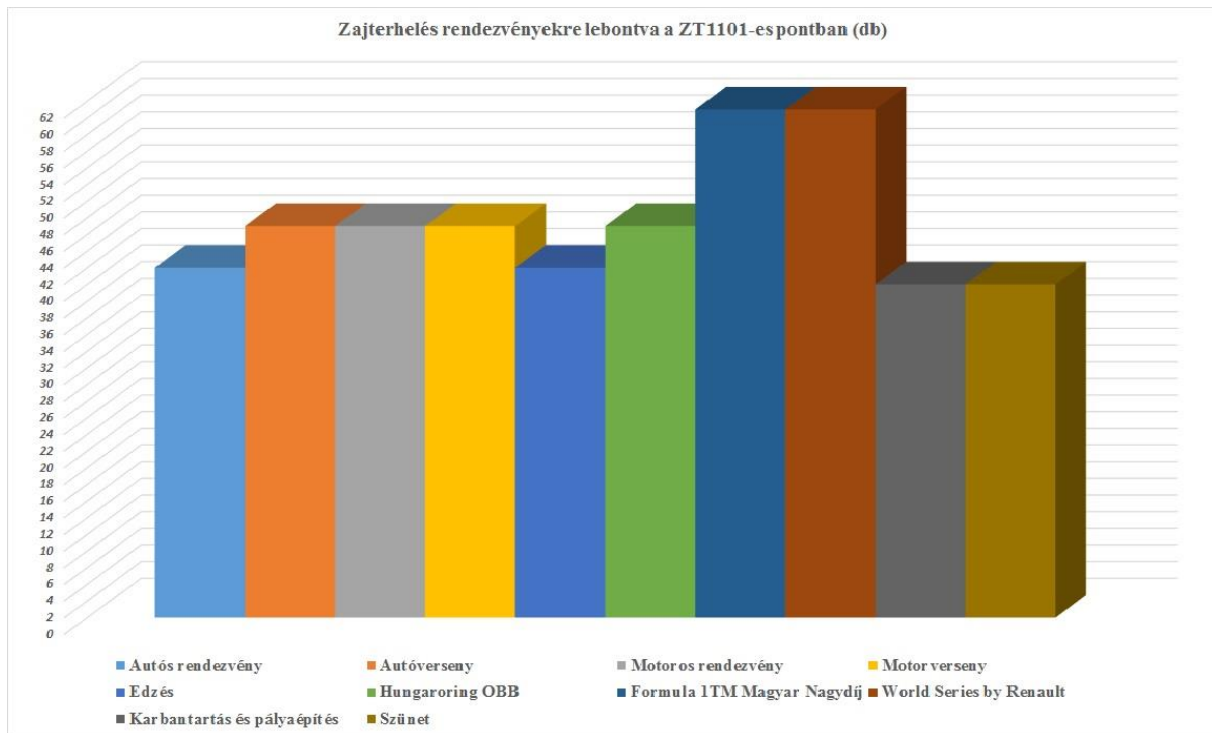
A településfejlődésre gyakorolt pozitív hatásai mellett a Hungaroring ellen a legfőbb kifogás lakossági szempontból a versenyautók által keltett folyamatos zajszenyezés. Mindkét településen folyamatosan mérik a versenypálya által keltett zaj mértékét, ami állandó konfliktusok forrása. A lakosok azt állítják, hogy a közlekedési hatóság más értékeket mér, mint a helyi civil szervezet<sup>51</sup>. 2008-ban a mogyoródi önkormányzat felkérte a Fonor Környezetvédelmi és Munkavédelmi KFT-t, hogy készítsenek erről egy tanulmányt.



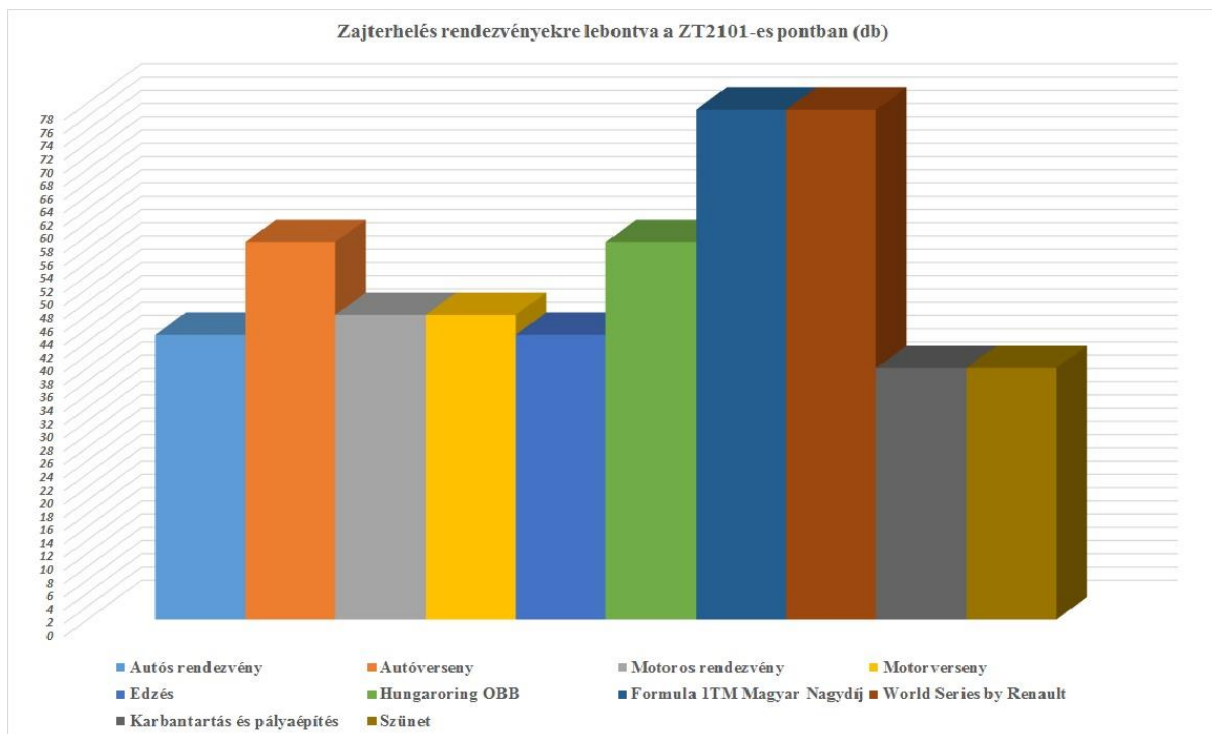
### 7. térkép

Készítettem egy térképet, amin jelölöm, hogy mely pontokon folyik az állandó zajsztintmérés (3. térkép) és három grafikont, ami megmutatja, hogy ezeken a pontokon pontosan mekkora a

<sup>51</sup> Franka Tibor: Kerepes Város 2013. 23. o.



6. ábra



7. ábra

A Fonor Környezetvédelmi és Munkavédelmi KFT. 2007-2008-as méréseit használtam fel, ami táblázatosan jeleníti meg a Pálya átlagos évi zajszenyezését rendezvényekre lebontva a ZT1101 és a ZT2101 pontokon. A ZT1101-es pont Mogyoródon található a hangulat utcánál,

míg a ZT2101-es Szilasligeten, a József Attila utca végén helyezkedik el. Ezeken a helyeken a legkritikusabb a zajszennyezés lakossági szempontból. Az alábbi táblázatból (12. ábra) leolvasható, hogy a két mérési ponton az adott zajmennyiség éves szinten hány napig érzékelhető<sup>52</sup>.

Esemény	Darabszám (nap)	ZT1101 <sup>1</sup> (dB)	ZT2101 <sup>1</sup> (dB)	ZT1101 <sup>2</sup> (dB)	ZT2101 <sup>2</sup> (dB)
Autós rendezvény	89	42	43	42	43
Autóverseny	10	47	57	47	57
Motoros rendezvény	66	47	46	47	46
Motorverseny	6	47	46	47	46
Edzés	5	42	43	42	43
Hungaroring OBB	3	47	57	47	57
Formula 1™ Magyar Nagydíj	3	61	77	-	-
World Series by Renault	4	61	77	-	-
Karbantartás és pályaépítés	15	40	38	40	38
Szünet	164	40	38	40	38
<b>Összesen (L<sub>AM</sub>)</b>	<b>365</b>	<b>46</b>	<b>60</b>	<b>42</b>	<b>45</b>

<sup>1</sup> – a Formula 1™ Magyar Nagydíj és a World Series by Renault zajterhelésével együtt

<sup>2</sup> – a Formula 1™ Magyar Nagydíj és a World Series by Renault zajterhelése nélkül

8. ábra

Ezekon a grafikonokon látszik, hogy a zajszint különösen a Formula-1 és a World Series by Renault sorozat versenyhétvégéje alatt magas, de összehasonlításképpen, míg itt ezeken a hétvégéken éri el a zaj a 77 decibelt, addig egy 2004-es tanulmány szerint a Budaörsi úton az átlagos zajterhelés nappal 75-80 decibel, éjszaka pedig 65-70 decibel között mozog<sup>53</sup>.

<sup>52</sup> Mogyoród Környezeti zajtérképe 2008. 16. o

<sup>53</sup> A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 280/2004. (X.20.) Korm. rendelet 6. mellékletének 1.9 pont

## Összegzés

Mogyoród és Kerepes is Pest-megyében a Gödöllői-dombság területén fekvő település. A területet főleg lösz és homok borítja. Növényvilágára az erdőségek és a mocsarak jellemzőek. Állatállományát nagyvadak és változatos madárfajok alkotják.

Mogyoród Nagyközség egy apátság köré épült falu, ami a török hódoltság alatt elnéptelenedett majd XVIII. század elején újra benépesült a betelepítéseknek és a korábbi lakosok visszatérésének köszönhetően. Ezek után a település folyamatosan fejlődött. A fejlődés mértékét meggyorsította a HÉV forgalom 1911-es elindulása és még nagyobb mértékben a Hungaroring 1986-os megépülése. Napjainkban Mogyoród Nagyközség belterülete kisvárosi jellegű és folyamatosan fejlődést mutat, főleg a turizmus területén.

Kerepes egy pest-megyei kisváros, aminek gyökerei a XII. századig nyúlnak vissza. Mogyoródhoz hasonlóan a török uralom alatt szintén elmenekült vagy kipuštult a lakosság és a XVIII. század közepén népesült be a német és tót betelepítéseknek köszönhetően. A második világháború után a csehszlovák-magyar lakosságcsere miatt a tótokat kitelepítették és magyarok költöztek a helyükre. Ez a település is dinamikusan fejlődik napjainkban, lakossága tavaly meghaladta a 10 000 főt.

A két település közti kapocs a Hungaroring, amit 1986-ban építettek meg kevesebb, mint egy évvel azután, hogy Bernie Ecclestone aláírta a szerződést a Magyar Állammal a Formula-1-es Magyar Nagydíj megrendezéséről. 1990-ben Ecclestone Magyarország nehéz gazdasági helyzetére tekintettel átvállalta a pálya üzemeltetését egészen 1996-ig, amikor az a Hungaroring Sport Zrt-hez került. Ettől az időszaktól kezdve a versenypálya kihasználtsága folyamatosan nő és napjainkra öt rangos nemzetközi verseny kerül itt megrendezésre. Ez jövőre tovább bővül eggyel, ugyanis a Hungaroring bekerült az FIA Kamion Európa-bajnokság versenynaptárába. Ennek nyilvánvaló gazdasági érdekei vannak, mert idén magyar Európa-bajnokot avattak Kiss Norbert személyében.

Kerepes és Mogyoród is kihasználja a pálya nyújtotta gazdasági lehetőségeket. Mogyoród, jobb helyzetben van, mert a pálya az iparüzési adót nekik fizeti be. Kerepes is lát hasznot a pályából, mert a szurkolók megszállnak a településen és jelentősen növelik az itt működő üzletek bevételét. Különösen igaz ez Szilasliget városrészre, ami a pálya megépülése óta gyakorlatilag több mint a kétszeresére nőtt és lakossága jelenleg több mint a kerepesi lakosságaszám felét teszi ki. Ugyanez igaz Mogyoródra is, amely nemcsak nagy eseményeken, hanem egész

versenyzezonban profitál a pálya meglétéből. Az itteni boltok éves forgalmának jelentős részét a pálya sportszakmai személyzete és a rendezvényekre kilátogatók adják. Napjainkban gyakorlatilag március közepétől november közepéig folyamatosan vannak események, ami magukkal vonják a sportbírók állandó jelenlétét a pályán és ebből kifolyólag a településen is. Ezt jól mutatják az általam készített térképek, amik 1976 és 2007 között vizsgálják a település beépítettségét. Nehézséget okozott, hogy sajnos az önkormányzatnál mind Kerepes, mind Mogyoród esetében nagyon hiányosak a dokumentációk vagy rossz állapotban vannak.

Hasonló akadályokba ütköztem a zajtérképek elkészítésénél is, mert a Hungaroring műszaki igazgatósága nem adott ki nekem részletes zajmérési adatokat, így csak a nyilvánosan hozzáférhető 2008-as adatokból tudtam dolgozni. Ezekből is látszik viszont, hogy mindkét település egész évben folyamatos zajterhelésnek van kitéve a Hungaroring miatt, de ez a zaj nagyon ritkán lépi át az 50 decibel határértéket.

Összességében láthatjuk, hogy annak ellenére, hogy a két település lakói rendszeresen nemtetszésüket fejezik ki a Hungaroring által keltett zaj iránt, megállapítható, hogy nagy szerepet játszott abban, hogy Kerepes és Mogyoród Pest-megye dinamikusan fejlődő települései között vannak. Azt is elmondhatjuk, hogy a Formula One Management-tel történt 2021-ig szóló szerződés hosszabbítás hozzájárul a települések további gazdasági és településszerkezeti fejlődéséhez. Továbbá a magyar autósportnak is érdeke, hogy a pálya minél tovább működjön, mert egy autóversenyző mögött álló erős szurkolói bázis, nagy segítséget tud jelenteni kétes sportdiplomáciai kérdésekben.

## Köszönetnyilvánítás

Szeretném megköszönni mindenkinek, aki segített abban, hogy ez a szakdolgozat elkészüljön. Köszönöm Dr. Írás Krisztina tanárnőnek, hogy elvállalta a témám vezetését és ellenőrizte a munkámat, valamint köszönöm a sok türelmet, amit tanúsított irántam.

Köszönöm a szüleimnek, nővéremnek és sógoromnak, hogy támogattak az egyetemi tanulmányaim során.

Köszönöm Fülöp Annának, a kerepesi önkormányzat műszaki irodavezetőjének, valamint Győrkefalvi Lillának és Forgách Gábornak, a mogyoródi önkormányzat műszaki osztályán dolgozóknak, hogy lehetőségeikhez mérten rendelkezésemre bocsátották a szükséges anyagokat.

Köszönöm Zettner Tamásnak a Hungaroring versenyigazgatójának és Faluvégi Péternek, az MNASZ gyorsasági szakág igazgatójának, hogy segítettek információt szerezni a Hungaroring történetéről.

Köszönöm Richter Gábornak, a Hungaroring műszaki igazgatójának, hogy bár nem járt sikerrel, de megpróbált közbenjárni az érdekemben a Hungaroring Sport Zrt. vezetésénél.

Köszönöm barátaimnak, Madarász Péternek és Fekete Zsoltnak, hogy szakmai tanácsokkal láttak el a dolgozat elkészítése során.

Köszönöm Scheuer Dánielnek, hogy autója rendelkezésemre bocsátásával segített a gyorsabb anyaggyűjtésben.

Köszönöm szobatársaimnak, Székely Andrásnak és Kovács Dánielnek, hogy lehetőséget biztosítottak számomra a nyugodt szakdolgozat íráshoz és szükség esetén hasznos tanácsokat adtak.

Végül köszönöm türelmet és a támogatást az összes barátomnak aki mellettem volt a dolgozat elkészítése alatt.



## Irodalomjegyzék

- **Franka Tibor: Kerepes Város 2013.:** Franka Tibor: Kerepes Város (2013.), Kiadó: Kerepes Város Önkormányzata (2013.), ISBN: 978-963-08-7259-1, 10., 11., 13., 14., 16., 23., 25., 30., 34., 51., 78., 136. o
- **Farkas György: Gidres-gödrös Mogyoród 1988.:** Farkas György: Gidres-gödrös Mogyoród (1988.), Kiadó: Mogyoród Község Tanácsa (1988.), ISBN: ISBN: 963-03-2954-9, 6., 9., 10. o.
- **Ruszkiczay-Rüdiger Zsófia - Fodor László - Horváth Erzsébet - Telbisz Tamás: Folyóvízi, eolikus és neotektonikai hatások szerepe a Gödöllői-dombság felszínfejlődésében, Földrajzi közlemények, 2007. (131. (55.) köt.) 4. sz. 319-342. o**
- **Demény Krisztina: A Gödöllői-dombság általános bemutatása, Tájökológiai lapok, 2007. (5. évf.) 2. sz. 213-223. o**
- **Horváth Ferenc.szerk.: Kovács László: Magyarországi vasútépítések 1900–1914 között 1996. 173-174.o.**
- **A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 280/2004. (X.20.) Korm. rendelet 6. mellékletének 1.9 pont**
- **Mogyoród Környezeti zajtérképe 2008.:** Mogyoród Környezeti zajtérképe (2008.) Kiadó: Fonor Környezetvédelmi és Munkavédelmi KFT (2008 december), Iktatószám: 2008/163, Munkaszám: 2008/12075, 16. o.

## Hivatkozások

- **Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság hivatalos honlapja:**  
[http://www.dinpi.hu/index.php?pg=menu\\_749](http://www.dinpi.hu/index.php?pg=menu_749)
- **Mogyoród Nagyközség hivatalos weboldala:**  
[http://www.mogyorod.hu/index.php?option=com\\_content&task=view&id=15&Itemid=67](http://www.mogyorod.hu/index.php?option=com_content&task=view&id=15&Itemid=67)
- **Magyar Elektronikus Könyvtár: Szilágyi Sándor: A magyar nemzet története:**  
<http://mek.oszk.hu/00800/00893/html/doc/c300164.htm>
- **Magyar Elektronikus Könyvtár: Képes Krónika:**  
<http://mek.oszk.hu/10600/10642/pdf/10642.pdf>
- **Magyar Katolikus Lexikon weboldala:**  
<http://lexikon.katolikus.hu/M/mogyor%C3%B3di%20Szent%20Gy%C3%B6rgy%20benc%C3%A9s%20ap%C3%A1ts%C3%A1g.html>
- **Czuczor Gergely Bencés Gimnázium és Kollégium weboldala:**  
<http://www.czuczor.hu/a-bencesek-magyarorszagon>
- **A mogyoródi református gyülekezet weboldala:**  
<http://mogyorod.reformatus.hu/index.php?cimke=1>
- **www.ma.hu internetes hírportál:**  
[http://www.ma.hu/f1mania.hu/219988/A\\_Hungaroring\\_tortenete\\_28\\_eve\\_epult\\_a\\_palya](http://www.ma.hu/f1mania.hu/219988/A_Hungaroring_tortenete_28_eve_epult_a_palya)
- **A Nemzeti Sport weboldala:**  
[http://www.nemzetisport.hu/migralt\\_cikkek/20050811/husz\\_eve\\_halt\\_meg\\_drapal\\_janos](http://www.nemzetisport.hu/migralt_cikkek/20050811/husz_eve_halt_meg_drapal_janos)
- **A HVG weboldala:**  
[http://hvg.hu/sport/20110801\\_elso\\_magyar\\_nagydijs\\_1936\\_forma\\_1/](http://hvg.hu/sport/20110801_elso_magyar_nagydijs_1936_forma_1/)
- **Az F1 Archívum weboldala:**  
[http://f1archivum.uw.hu/6statisztika/statisztik\\_egyeb/3.hungaro.htm](http://f1archivum.uw.hu/6statisztika/statisztik_egyeb/3.hungaro.htm)
- **A Magyar Nemzeti Automobilszövetség hivatalos weboldala:**  
<http://www.mnasz.hu/mnasz.php?id=1102>

- **A Magyar Nemzet weboldala:** <http://mno.hu/sport/halalos-baleset-a-hungaroringen-834284>
- **www.motorsokk.hu hírportál:**  
[http://www.motorsokk.hu/NAPTaR/Bulcsu\\_Rezso\\_Tiszta\\_viz\\_a\\_poharba0.html](http://www.motorsokk.hu/NAPTaR/Bulcsu_Rezso_Tiszta_viz_a_poharba0.html)
- **WSR versenynaptár 2007:** <http://www.gpupdate.net/en/calendar/61/>
- **Hatályos jogszabályok online gyűjteménye:**  
[http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A0800027.KVV](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0800027.KVV)
- **www.origo.hu hírportál:** <http://www.origo.hu/auto/20100831-hungaroring-gyulay-zsolt-valtja-palik-laszlot.htmlv>
- **WTCC versenynaptár 2011:**  
<http://www.fiawtcc.com/events?idSeason=18&idEvent=73>
- **A FIM hivatalos weboldala:** <http://www.fim-live.com/en/fim/men-women/the-commissions/road-racing/>
- **2014. évre vonatkozó versenynaptárak:**

<http://www.gtopen.net/article.php?cont=812>

<http://www.dtm.com/en/Races/DTM-Dates-2014/calendar.html>

<http://www.fiawtcc.com/events?idSeason=26&idEvent=162>

<http://www.gyorsasagi.hu/naptar>

<http://www.formula1.com/races/calendar.html>

<http://live.24hseries.com/>

[http://www.alpeadriamotorcycleunion.com/roadracing/calendar\\_2014.php](http://www.alpeadriamotorcycleunion.com/roadracing/calendar_2014.php)

## Ábrák és térképek forrásjegyzéke

- **Váci Püspöki Gazdasági levéltár térképei:**  
Mogyoród (Pest m) határának térképe településfolttal (XVIII. sz), VPGL 43.  
Mogyoród, Szentjakab, Szada, Veresegyháza (Pest m) határainak térképe (XVIII. sz), VPGL 44.
- **A népligeti versenypálya:** <http://img6.hvg.hu/image.aspx?id=4565d39e-3a0c-4477-a567-dc0c53575ff3&view=7fcef8bf8-ac48-4ee6-aef5-32203afa118c>
- **Hungaroring 1986-1988:**  
[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e1/Hungaroring\\_circuit\\_1986-1988.svg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e1/Hungaroring_circuit_1986-1988.svg)
- **Hungaroring 1989-2002:**  
[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f3/Hungaroring\\_2000.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f3/Hungaroring_2000.jpg)
- **Mogyoród levéltári térkép:** MNL\_PML\_XXIII\_27\_4\_IV\_5\_Mogyoród
- **Kerepes levéltári térkép:** MNL\_PML\_XXIII\_27\_4\_IV\_3\_Kerepes
- **Mogyoród településrendezési terv 2005:** Mogyoród településrendezési terv (2005), TSZT 2-03-371, (elérhető Mogyoród nagyközség weboldaláról az alábbi linken: [http://www.mogyorod.hu/index.php?option=com\\_docman&task=cat\\_view&gid=64&Itemid=72](http://www.mogyorod.hu/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=64&Itemid=72) )
- **Kerepes településszerkezet terv 2007:** Kerepes településszerkezet terv (2007), TSZT 2-05-453, (elérhető Kerepes város weboldaláról az alábbi linken: [http://kerepes.hu/docs/rendeletek/epitesi/SZERKEZETI\\_TERV.pdf](http://kerepes.hu/docs/rendeletek/epitesi/SZERKEZETI_TERV.pdf)

## Nyilatkozat

Alulírott, .....(Neptunkód:.....) nyilatkozom, hogy jelen dolgozatom teljes egészében saját, önálló szellemi termékem. A dolgozatom sem részben, sem egészében semmilyen más felsőfokú oktatási vagy egyéb intézménybe nem nyújtottam be. A diplomamunkámban felhasznált, szerzői joggal védett anyagokra vonatkozó engedély a mellékletben megtalálható.

A témavezető által benyújtásra elfogadott diplomamunka PDF formátumban való elektronikus

publikálásához a tanszéki honlapon

HOZZÁJÁRULOK

NEM JÁRULOK HOZZÁ

Budapest, 2012. június 8

.....

a hallgató aláírása