

A Magyar Alagútépítő Emlékérem 2011. évi díjazottja Janitsáry Iván okleveles építőmérnök, okleveles kivitelezési szakmérnök, a metró- és alagútépítés itthon és külföldön is elismert szakembere. Mérnöki pályáját az ötvenes évek elején leállított budapesti metróépítés újraindításának hőskorában, 1966-ban kezdte a Közlekedési Építő Vállalatnál (közismert későbbi nevén a KÉV-Metró Vállalatnál), a budapesti Kelet-Nyugati Metróvonal pesti és Duna alatti pajzsos vonalalagút építésénél. Munkahelyi majd műszakvezető mérnökként jelentős szerepe volt az akkor érkezett szovjet „mechanikus” alagútépítő pajsok szerelésében és indításában, a budapesti talajviszonyoknak megfelelő átalakításában és az ún. Budapest típusú pajzsos vonalalagút építési technológia bevezetésében. Rövidesen a magyar alagútépítők egyik nagyhírű, sokoldalú, szakmailag felkészült, alapos és megfontolt, de szükség esetén felelősségének tudatában józan kockázatot is felvállaló vezető mérnökévé vált. Építésvezetőként a Batthyány téri mélyállomás, majd az É-D metró Deák téri mélyállomás szerkezetépítési munkáit vezette, majd 9 év keszonos alagútépítés után főépítésvezetőként a résfalépítés, talajszilárdítás és talajhorgonyzás speciális mélyépítési technológiák hazai bevezetésében működött közre és irányította az Észak-Déli Metróvonal II/b szakasz résfalas kéregalatti vonalalagútjainak és állomásainak építését, az első hazai vegyi talajszilárdítási és horgonyzási munkákkal egyetemben, valamint több nagy ipari létesítmény (Paksi Atomerőmű, Százhalombatta Hőerőmű, stb.) speciális mélyalapozási munkáit. Néhány évig a Vállalat Vállalkozási osztályát vezette, melynek során vezető szerepe volt az É-D Metró III. szakaszát építő METROINVEST Fővállalkozás létrehozásában és működtetésében, majd Metróépítési Főmérnökként irányította a Marx tér-Árpád híd közötti szakasz építését. Miután a pajzsos vonalalagút építés gépei és technológiái a Lehel téri fogadóaknába beérkezés után felszabadultak, mindezek és kezelő-irányító személyzetük kapacitását és tapasztalatait az ő vezetésével sikeresen kamatoztatták az indiai Calcutta első, a helyi személyzet betanítását is célzó, sűrített levegőben épített metró vonalalagútjának építésén.

Ezt követően Iván átmenetileg elszakadt az alagútépítéstől és 4 évet töltött Líbiában, a hírhedt ÉMEXPORT lakás-és ipari létesítmények építési projekt műszaki és gazdasági szanálásának vezetőjeként.

A líbiai misszió teljesítése után visszatért a hazai tájakra és a metróépítéshez; a KÉV-METRÓ műszaki igazgatója, majd vezérigazgató helyetteseként működött 1994-ig, a cég privatizálásáig. Ebben az időszakban többek között az É-D Metró III/B KÉV-Metrós szakaszainak építése, a különleges technológiával, részben sűrített levegőben, csősajtólással épült, közel 3 km hosszú szolnoki főgyűjtő munkái, szennyvíztisztítók, hidak, több budapesti mélygarázs, 4 németországi löttbetonos vasúti alagút és a müncheni U8 metróvonal NÖT-ös vonalalagút építés alvállalkozói tevékenységei tartoztak hatáskörébe.

1991-től több privát mérnöki tanácsadó vállalkozást alapított, (CONSULTANT Mérnöki Iroda Kft, MetroConsult Tanácsadó Tervező és Vállalkozó Mérnöki Iroda Kft, Speciálconsult Kft és Számadó 8. Kft.) amelyekben saját és munkatársai műszaki, tervezési, technológiai, kivitelezési és vezetési tapasztalatait kamatoztatta sikeresen. Igen szerteágazó, és az építés-beruházás szinte minden területét érintő közel 20 éves szakértői-tanácsadói és projektvezetési tevékenységéből most csak a földalatti terek és alagutak építésével összefüggő néhány jelentős példát emelünk ki. Ilyenek voltak például az egy vasúti alagutat is tartalmazó magyar-szlovén vasút Zalalövő-Bajánsenye-országhatár közötti szakasz teljes körű állami tanácsadó mérnöki feladatai, a 4. Metróvonal előkészítésével kapcsolatos különböző szakértői tevékenységek, az M6 Autópálya Bátaszék-Bóly közti szakaszán épült négy autópálya alagútpár engedélyezési és tenderterveinek elkészítése, valamint a Bataapátiban épülő Nemzeti Radioaktív Hulladékártórási létesítését előkészítő felszíni és felszín alatti földtani kutatások, megközelítő vágatok, tároló kamrák létesítésének műszaki- minőség- és környezet-felügyelete.

Az utóbbi időben Iván ismét visszatért a pajzsos alagútépítéshez: a Megrendelő és az alagútépítő Vállalkozó között felmerült viták békés rendezésére létrehozott Döntőbizottság egyik döntőjeként segíti elő a nagy értékű és nagy horderejű viták megoldását.

Változatos szakmai pályafutása során Janitsáry Iván számos előadást tartott a hazai tudományos egyesületekben, műszaki egyetemen, hazai és külföldi konferenciákon, legalább 30, földalatti terek kiképzésével, alagútépítéssel összefüggő megjelent szakmai publikáció szerzője vagy társszerzője, számos szakmai újítás és öt bejelentett szabadalom kifejlesztője, több hazai és nemzetközi szakmai szervezet – többek között egyesületünk és a Tanácsadó Mérnökök Szövetségének – aktív tagja.

Az utóbbi 10 évben Iván egyre gyakrabban hangoztatja visszavonulási szándékát, mi azt kívánjuk, hogy hangoztassa továbbra is jó kedvvel, jó egészségben és még jó sokáig...