Doprava

Ďalším z problémov nielen obyvateľov Petržalky bola zlá dopravná infraštruktúra. Výrazne sa zvyšovala intenzita dopravy, ktorá preťažovala nedobudované komunikácie. Napriek otvoreniu Mosta Lafranconi bola preprava cez mosty preťažená. S väčšou či menšou intenzitou sa pripravovala výstavba metra. Rozsiahlou zmenou prešla rekonštrukcia železničnej trate, vrátane stanice. Objavili sa úvahy, aby sa práve železničná trať využila aj v rámci mestskej dopravy. Zároveň sa zvyšoval nedostatok parkovacích miest. Ich počet zvyšovala výstavba hromadných garáží.

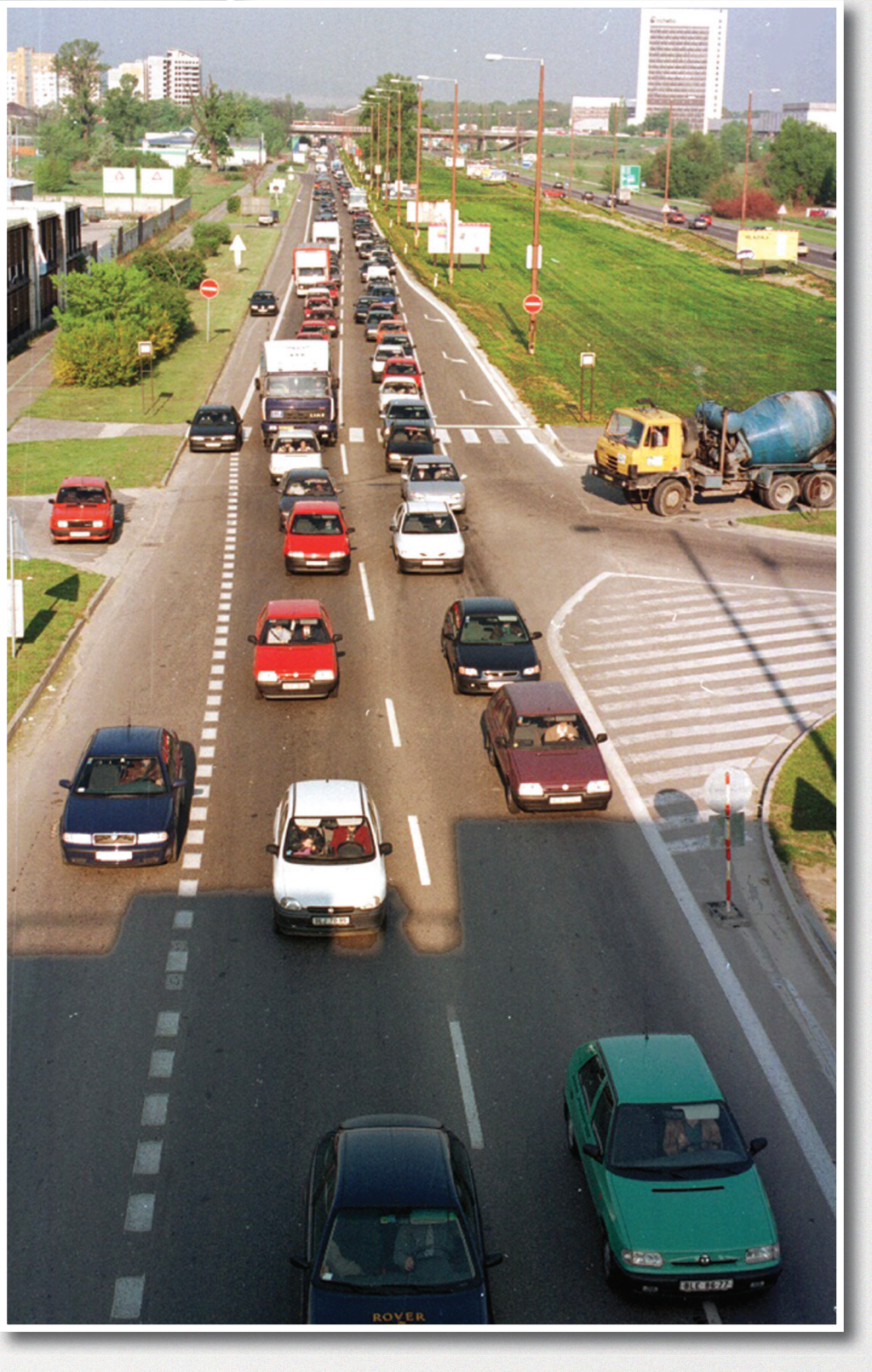
Mosty

Na mestskom zasadnutí 25. 3. 1993 poslanci o. i. schválili **premenovanie** bratislavských mostov: Most Červenej armády na Starý most, Most SNP na Nový most, Most hrdinov Dukly na Prístavný most a Most mládeže na Most Lafranconi.

Prepojenie Petržalky s ľavou stranou Dunaja čiastočne zlepšilo otvorenie diaľničného **Mosta Lafranconi** v roku 1991 – najprv v polovičnom, od roku 1992 v plnom profile. Most bol súčasťou ešte nedobudovanej diaľničnej siete smerom na Maďarsko a Rakúsko a na Prístavný most.

Už v 90. rokoch sa diskutovalo o výstavbe mestského mosta vo vyústení Košickej ulice. Od konca 90. rokov prebiehali prípravy projektovej dokumentácie. Výstavba sa napokon uskutočnila v rokoch 2002 až 2005.

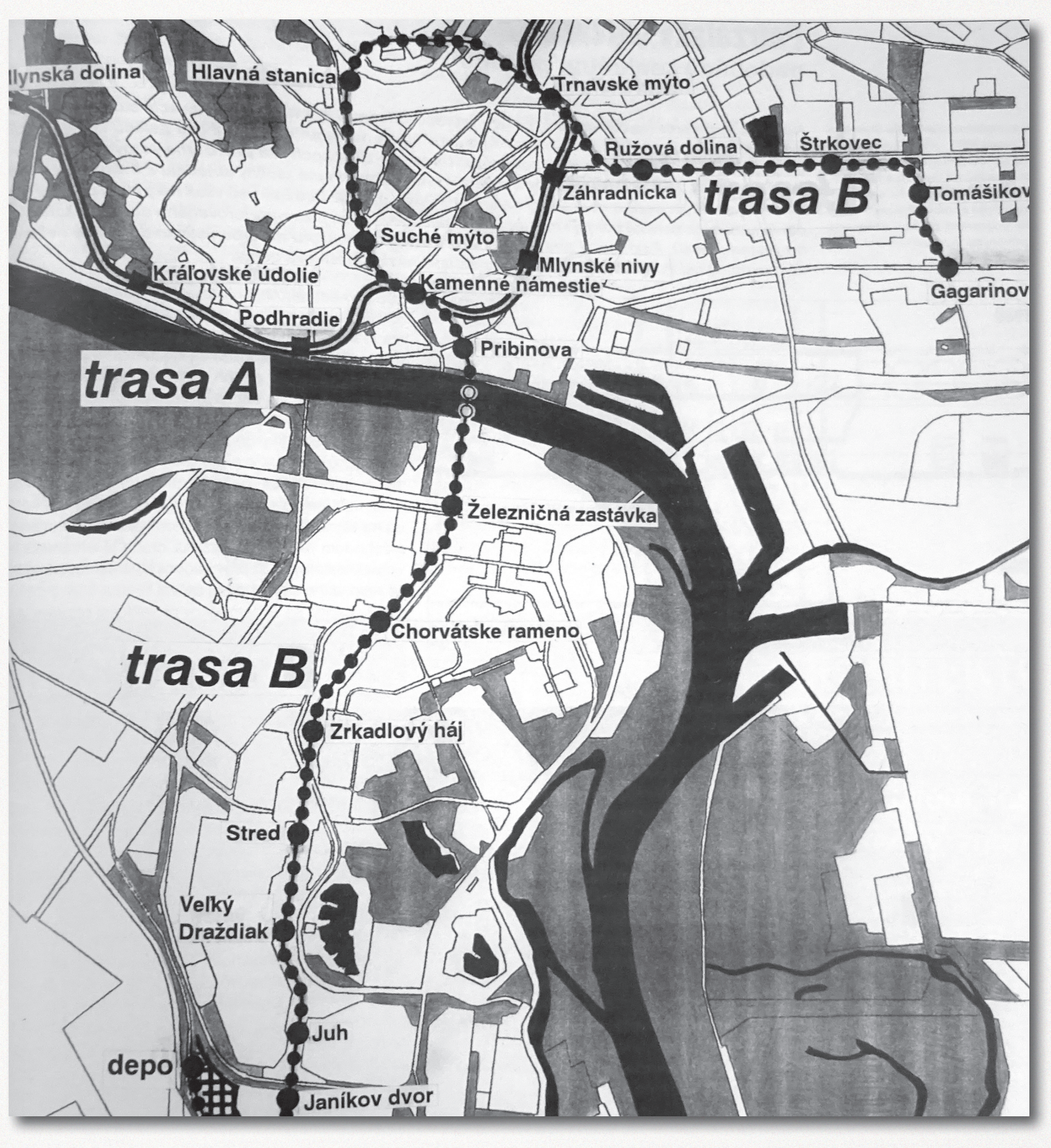
Most Lafranconi, pôvodne Most mládeže, krátko pred oficiálnym otvorením v roku 1991



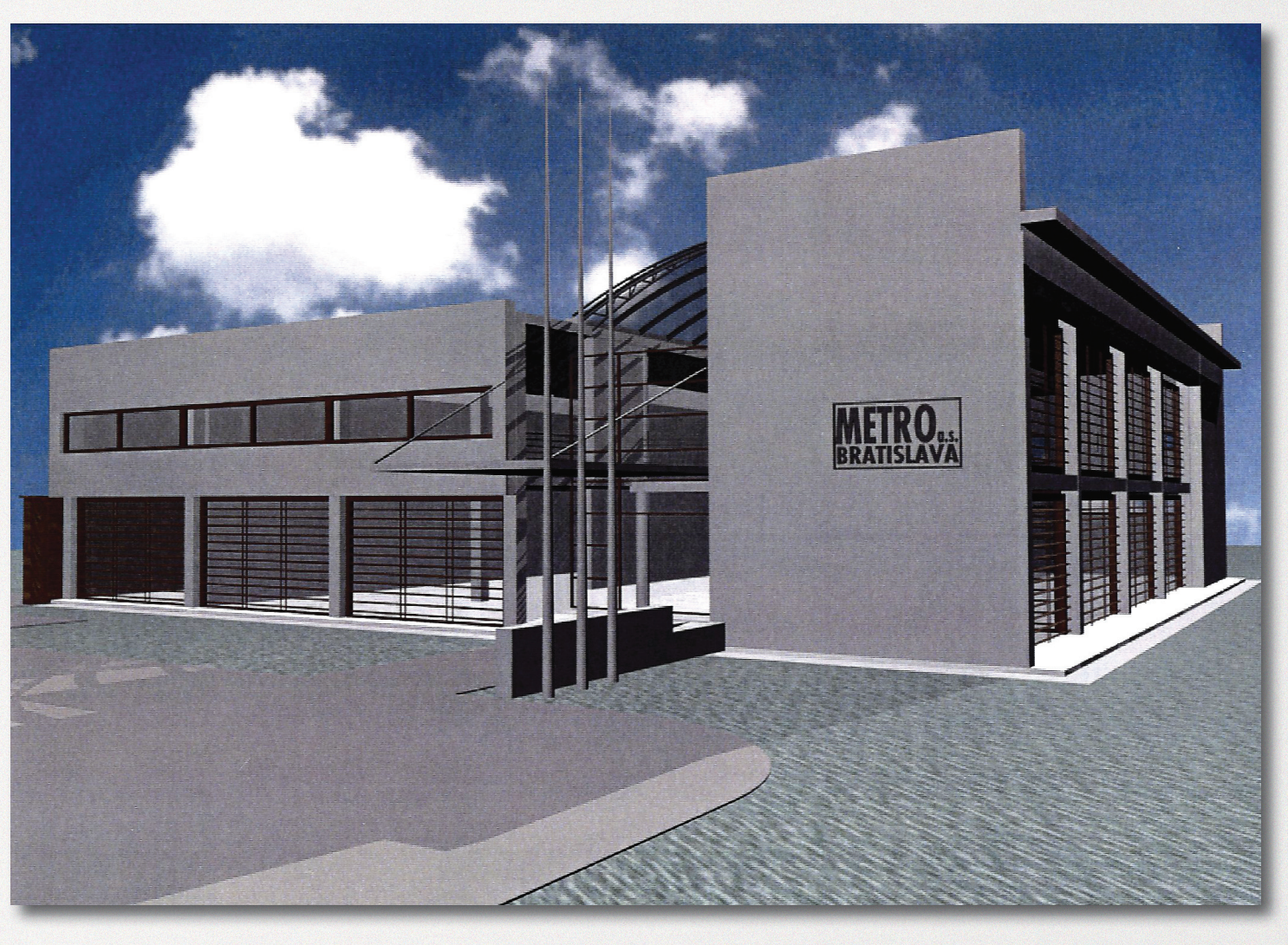
Dopravné zápchy boli pravidelnou súčasťou Petržalčanov už v 90. rokoch. Ako napríklad na Einsteinovej ulici smerom na Prístavný most. Na fotografii z roku 1998 ešte chýba diaľnica, ktorá odrezala Petržalčanov od nábrežia.

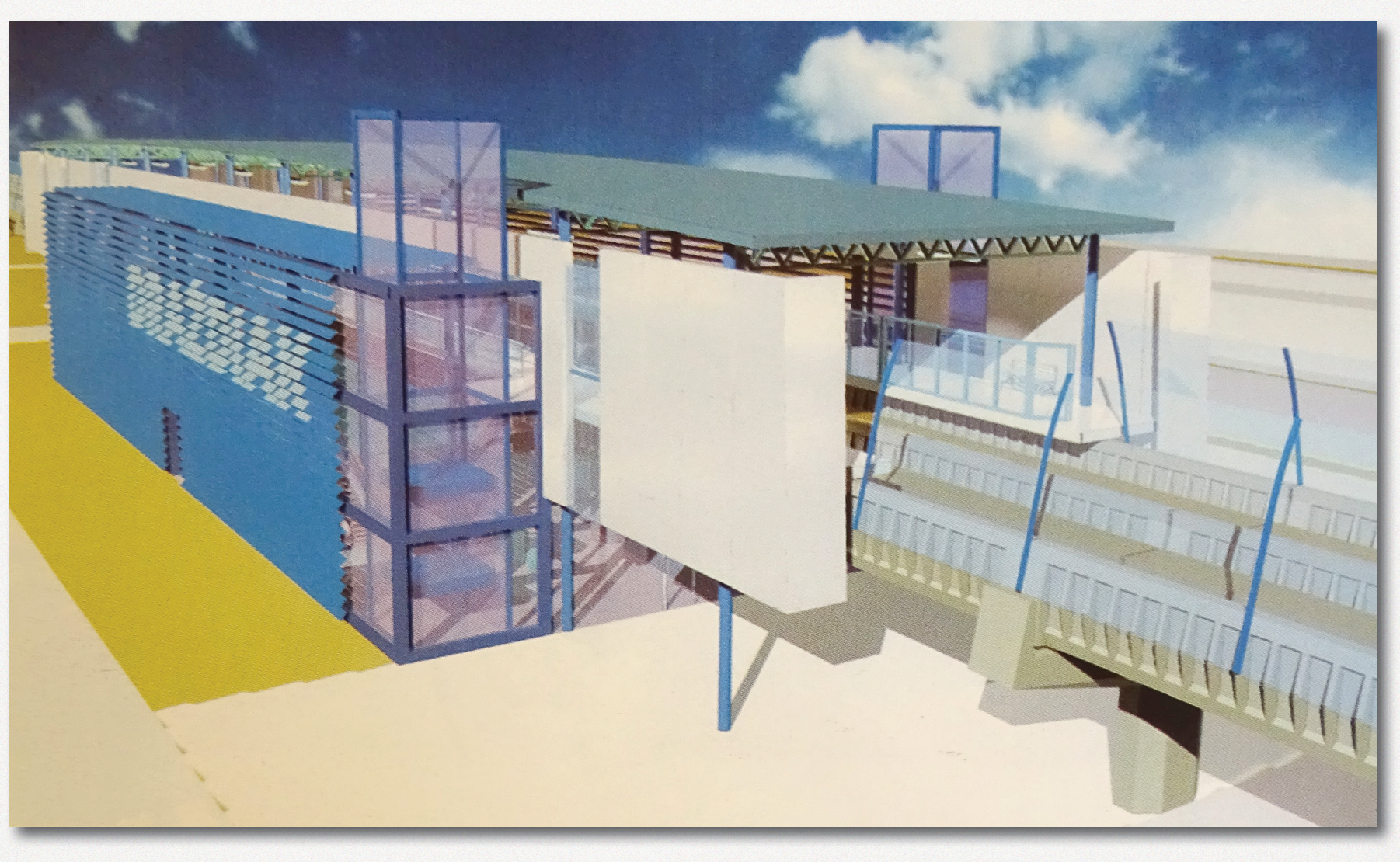
Metro

V 90. rokoch ešte žila myšlienka na výstavbu metra či rýchlodráhy. Po zastavení stavebných prác v roku 1990 sa aj naďalej pripravovala aktualizovaná projektová dokumentácia na jeho výstavbu. Namiesto ťažkého sovietskeho typu metra sa mal použiť ľahký typ francúzskeho metra systému VAL 256. Kľúčovým problémom bolo prekonanie Dunaja – tunelom alebo povrchovým variantom. Mesto podpísalo v roku 1992 zmluvu o spolupráci s francúzskou firmou Matra Transport International (MTI). V roku 1993 sa prípravné práce opäť pozastavili a oživili v roku 1997. Mesto vtedy založilo firmu Metro, a. s. Výstavba sa mala začať v roku 1998. Prvých 10 km z Petržalky na Trnavské mýto malo byť hotových v roku 2003, celá trať v roku 2030. Za hodinu malo metro prepraviť 20- až 25-tisíc cestujúcich. Otvorila sa však aj otázka využitia deblokácie ruského dlhu a návrat k výstavbe ruského ťažkého metra. Zmena vlády v roku 1998 a nutnosť riešenia ekonomickej situácie štátu znamenala, že vláda neposkytla štátne záruky na jeho výstavbu.



Mapa plánovanej trasy metra z roku 1998



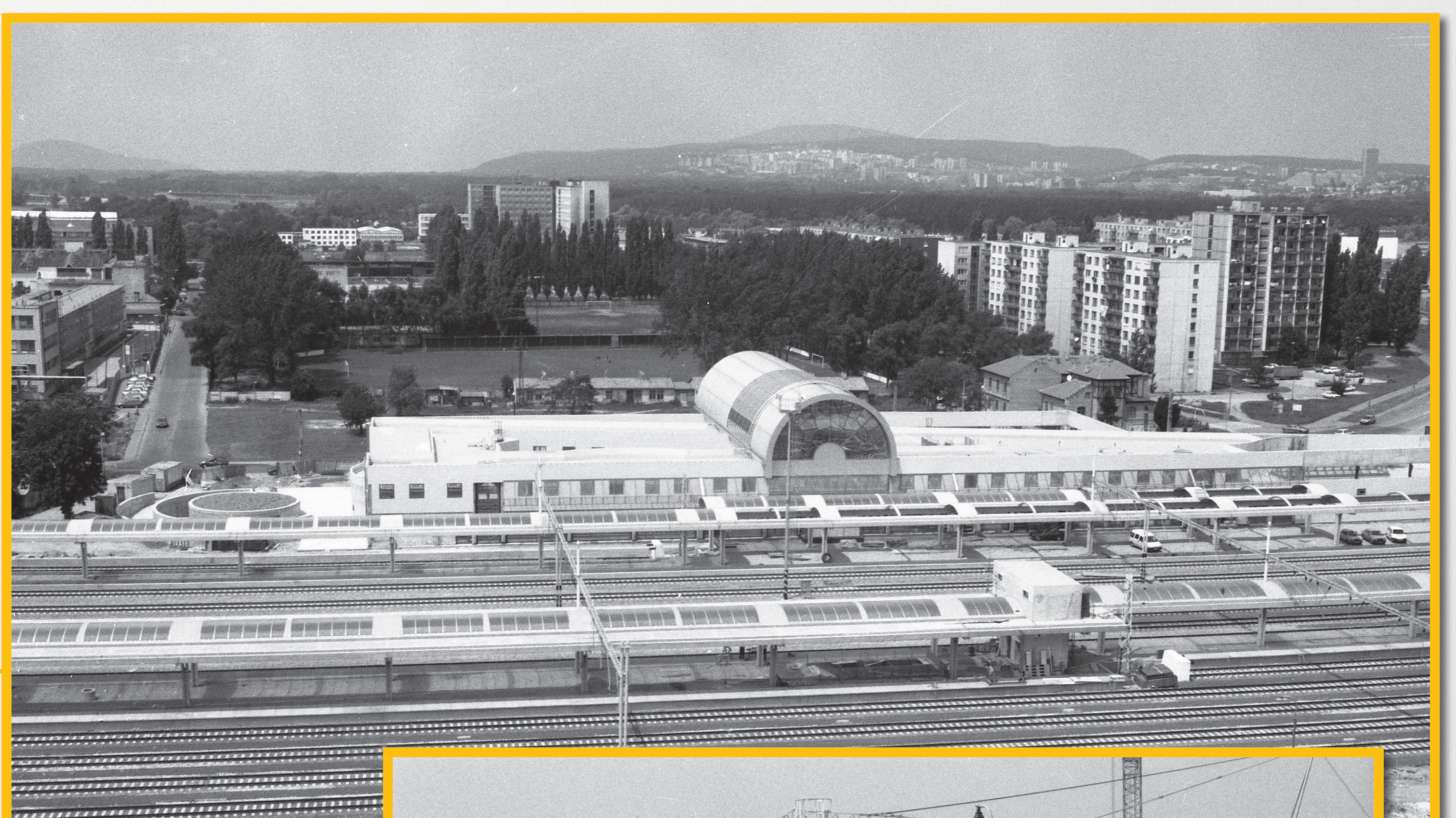


Návrhy staníc metra v Petržalke: stanica Veľký Draždiak, Janíkov dvor, budova depa a administratívnej budovy

Železnica

Pád železnej opony otvoril Petržalke dvere do Rakúska. Napriek pretrvávajúcej nostalgii po obnove Viedenskej električky vláda SR na základe medzištátnej zmluvy rozhodla o modernizácii a rozšírení koľajových tratí medzi Slovenskom a Rakúskom a výstavbe novej železničnej stanice v Petržalke. Základný kameň stanice položili 1. júla 1995 a verejnosti ju sprístupnili vo februári 1998. Osobné vlaky začali do Viedne premávať od januára 1998.

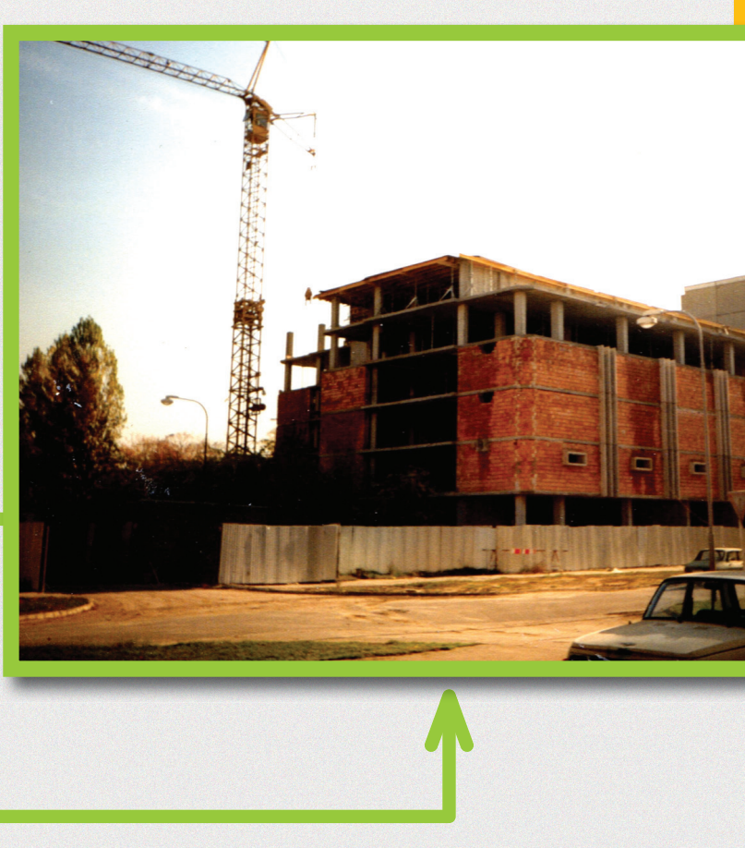
Mestskí dopravní inžinieri navrhovali namiesto finančne náročnej výstavby rýchlodráhy využitie železničnej trate pre mestskú dopravu a dobudovanie staníc.



Železničná stanica v Petržalke počas výstavby v roku 1996 a po dokončení v júni 1997. V pozadí sa ešte nachádza, dnes už zastavané, futbalové ihrisko.

Statická doprava

Problémy s parkovaním čiastočne riešila výstavba hromadných garáží. Ich výstavba bola pravidelne sprevádzaná nesúhlasom obyvateľov dotknutých obyvateľov. Garážové domy vyrástli na Medveďovej, Wolkrovej či Pečnianskej ulici. Pre odpor obyvateľov nepostavili garáže na Starhradskej ulici.



Výstavba garáží na Medveďovej ulici v Ovsišti v roku 1994