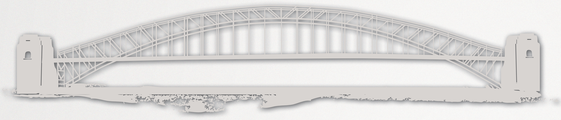
Doprava

Zmena životného štýlu so sebou priniesla aj nárast počtu automobilov a zhoršovanie situácie v doprave – dynamickej i statickej. K zlepšeniu situácie prispelo dobudovanie diaľničného obchvatu medzi Mostom Lafranconi a Prístavným mostom. Narastali však zápchy cez mosty. Situácia sa čiastočne zlepšila v roku 2006 po otvorení piateho mosta cez Dunaj – Mosta Apollo. Už onedlho však uzavreli Starý most, ktorý prešiel v rokoch 2013 – 2016 kompletnou rekonštrukciou a obyvatelia Petržalky sa okrem autobusov dočkali aj nového druhu dopravy – električky.

Most Apollo

Výstavbu mosta vo vyústení Košickej ulice navrhoval už územný plán Bratislavy zo 60. rokov. Most bol postavený v rokoch 2002 – 2005 a slávnostne otvorený 4. septembra 2005.

Autorom projektu mostu je Ing. Miroslav Maťaščík. Zvláštnosťou pri výstavbe mosta bolo zostavenie mostného telesa na plávajúcich pontónoch na ľavom brehu Dunaja a jeho otočenie krížom cez rieku až po ukončení montáže oceľovej konštrukcie. Otočenie za záujmu verejnosti sa uskutočnilo v nedeľu 19. septembra 2004 a trvalo niekoľko hodín. Most Apollo získal viacero ocenení: prestížnu cenu Opal Awards 2006 či Stavba roka 2006 na Slovensku v kategórii mostné objekty stavby.



Starý most

Stav Starého mosta sa na začiatku 21. storočia stále zhoršoval. Na konci roka 2008 ho uzavreli pre automobilovú dopravu, v máji 2010 aj pre MHD, cyklistov a chodcov. Pre chodcov a cyklistov ho po čiastočnej oprave sprístupnili v rokoch 2011 – 2013. Od decembra 2013 do decembra 2015 prebehla kompletná rekonštrukcia mosta. Odstránili pôvodnú kovovú konštrukciu a dva pôvodné piliere, ktoré nahradili novým. Nová konštrukcia má pripomínať pôvodný vzhľad mosta. Most slúžiaci pre chodcov, cyklistov a MHD slávnostne otvorili 19. mája 2016.

Diaľnica na Einsteinovej

V rokoch 2002 – 2005 dobudovali diaľničné prepojenie medzi Mostom Lafranconi a Prístavným mostom. Diaľnica síce zlepšila dopravné prepojenie, odrezala však dunajské nábrežie a Sad Janka Kráľa od sídliska. Pôvodné varianty navrhovali polozapustený variant, nakoniec však zvíťazil lacnejší povrchový.

Po otvorení novej železničnej stanice v roku 1998 vybudovali podchod popod železničnú trať smerom k Panónskej ulici. Podľa pôvodných návrhov mal podchod pokračovať aj popod Panónskou ulicou a vyústiť pri budove Daňového úradu.

Einsteinova ulica pred výstavbou diaľničného úseku a počas výstavby.

Kvôli prepojeniu sídliska s nábrežím Dunaja vybudovali ponad diaľnicu lávky pre peších a cyklistov: pri Inchebe, Auparku, Starom moste a Šustekovej ulici.

Od metra k električke

Diskusie o výstavbe metra sa postupne dostávali do úzadia. V prvom desaťročí 21. storočia sa čoraz viac presadzovala snaha o vybudovanie električky cez Starý most v trase pôvodného metra. Výstavba však bola podmienená vybudovaním Mosta Apollo a rekonštrukciou Starého mosta. Podľa optimistických návrhov mali trať vybudovať v rokoch 2006 – 2008/2009. Diskutovalo sa o viacerých variantoch – estakádnom, polozapustenom a povrchovom.

Výstavba trate napokon prebehla v rámci rekonštrukcie Starého mosta v rokoch 2013 – 2016. Električky začali premávať po Starom moste 8. júla 2016.

Jeden z návrhov električkovej trate z roku 2003 bol na estakádach, hovorilo sa o tzv. **rýchlodrážnej električke**.

Výstavba električkovej trate v Petržalke v roku 2015

Posledná električka prešla po Starom moste v roku 1961. Do Petržalky sa vrátila v máji 2016 po 55 rokoch.