

Käesoleva töö eesmärgiks oli selgitada välja, kas Tallinnas ja Harjumaal on Pargi ja Reisi süsteemi rakendamiseks vajalikud eeldused täidetud, ning kas süsteem toimib arvestataval määral. Uurimisprobleem oli viimastel aastatel tehtud muudatuste mõju parklate kasutatavusele. Suuremate muudatustena nägi autor tõkkepuude paigaldamist Tallinna parklatele, tasuta ühistranspordiga sõidu võimaldamist Tallinna parklate kasutajatele ning uute rongide kasutuselevõttu.

Uurimismeetodina kasutas autor kvantitatiivset analüüsi. Kõigepealt analüüsis autor parklate kasutatavuse statistikat ning seejärel vaatlus parklaid eraldi, millised rakendamiseks vajalikud eeldused on täidetud, ning millised mitte. Tallinna parklate kasutatavuse andmed pärinesid Tallinna Transpordiametilt. Harjumaa parklate kasutatavuse andmed kogus autor vaatluste käigus, mille läbiviimisel jälgis ka „*Kiss and Ride*“ tegevust. Analüüsi käigus võrdles autor kahe parkla vaatluse tulemusi Jarmo Vooglaine 2013. aasta bakalaureusetöoga, kus käsitati samuti Pargi ja Reisi parklaid, et näha kahe aasta kasutatavuse erinevust.

Analüüsi tulemusena leidis autor, et Tallinna parklate kasutatavus on väike. Kuigi parklaid kasutatakse igapäevaselt ja 2015. aastal on kasutajate arv iga kuuga tõusnud, on keskmine kasutatavus siiski vähene. Võrreldes Tallinnaga on Harjumaa parklate kasutatavus suurem. Harjumaal toimivad viiest vaadeldud parklast väga hästi neli – Pääsküla, Laagri, Saue ja Keila. Võrreldes 2013. aastaga on Saue ja Keilas kasutajate arv tõusnud. Analüüsi tulemusena ei toimi Pargi ja Reisi süsteem Urda parklas, kus ei olnud ühtegi kasutajat. Käesoleva töö tulemusi ja analüüsi lõpus tehtud autoripoolseid ettepanekuid on võimalik kasutada Tallinna ja Harjumaa Pargi ja Reisi parklate kasutatavuse tõstmiseks.