

Klokken er 20.19 torsdag aften. Mette skal til koncert i Forum på Frederiksberg, hun bor på Islands Brygge, så hun kan tage metroen fra dør til dør. I det Mette kommer ned på perronen kører toget, og hun må vente 6 minutter på det næste tog. I ventetiden tegner Mette med sin finger kruseduller og hjerter på glasfacaden ud til skinnerne. Længere nede af perronen står en ung mand og ser hende tegne, han går hen til glasfacaden og tegner forsigtigt et smilende ansigt. Pludselig kommer toget, og Mette er på vej til koncert – tegningerne bliver visket ud, imens toget kører fra perronen.

Indholdsfortegnelse

Motivation og konceptbeskrivelse.....	side 3
Metode og teori.....	side 4
Tilgang og inspiration.....	side 4
Idégenereringsproces.....	side 6
Valg af koncept og afgrænsninger af koncept.....	side 7
Undersøgelsesmetoder.....	side 8
Anvendelse af teori: Interaktionen i Metro Live Graffiti som embodied interaction..	side 10
Perspektivering.....	side 11
Litteraturliste.....	side 12
Bilagsliste.....	side 13

Motivation og konceptbeskrivelse

Motivationen bag vores idé, er at give de rejsende mulighed for at ændre og præge metroens offentlige rum. Målgruppen for konceptet er alle metroens brugere. De rejsende vil gennem Metro Live Graffiti, have mulighed for at interagere med metroens rum og deres medpassagerer, konceptet appellerer til alle uanset køn, alder og nationalitet.

Metro Live Graffiti er et interaktivt digitalt miljø på metroens underjordiske stationer. Kroppen fungerer som et fysisk interface, hvor den rejsende kan tegne direkte med sin finger på glaspartierne, der er forvandlet til et interaktivt lærred. Tegningerne er midlertidige og har en levetid på 3 – 4 minutter, fra de opstår, til de viskes ud, når et tog forlader perronen. Metro Live Graffiti er en visualisering af aktiviteten i metroen, udfra tanken om metroen som en levende krop, med de rejsende som dens puls. Tegningerne vil vokse frem af hænderne på de rejsende og beklæde metroens anonyme vægge med spontane øjeblicsbilleder. (se illustration 1)

Metroen er et offentligt rum i storbyen, som mange mennesker dagligt bevæger sig igennem. Perronerne er dynamiske rum med en konstant strøm af rejsende, der bevæger sig i takt med tidsintervaller imellem togene. De korte ventetider på perronen, og det hektiske miljø med mange mennesker, appellerer til en intuitiv og spontan interaktionsform.

Ved at lade den rejsende interagere med metroen, og sætte sit individuelle aftryk på dens vægge, tildeles rummet en identitet. I Metro Live Graffiti bliver metroen en levende krop og de rejsende dens puls. Grænserne mellem det offentlige og private rum opblødes i interaktionen, og der skabes en ny bevidsthed og oplevelse af metroens rum.

Metode og teori

For at undersøge og udvikle vores koncept har vi valgt de følgende kvantitative og kvalitative fremgangsmåder til indsamling af empiri:

- Observationer i Metroen
- Desk research
- Cultural probes
- Quick-and-Dirty på ITU
- Quick-and-Dirty på Metro station
- Prototype, scenarier og personaes
- Feedback mulighed til poster præsentation

Opgaven bygger derudover på indhentede informationer fra relevant faglitteratur, samt undervisningsmateriale udleveret på ITU.

Interaktionsformen i vores koncept bygger på Dourish' teori om **embodied interaction**. Vi benytter os desuden af Norman og Gibson's teorier om **affordance**. I henhold til opfattelsen af det private og offentlige rum refererer vi til Marc Augé.

Tilgang og inspiration

I bogen "Non-places; Introduction to an anthropology of supermodernity", forklarer Marc Augé om **non-places** som en modsætning til **places**. Ifølge Augé kan **places** defineres som: "*Relational, historical and concerned with identity*" (Augé, 1995, 77). **Non-places** beskriver han som anonyme identitetsløse steder der er et produkt af moderniteten. Disse steder bliver skabt til at være ens, uden identitet, dvs. Et rum man rejser igennem uden at bemærke omgivelserne. Udfra disse udsagn definerer vi Metroens stationer som et non-place.

Metroens konstante strøm af rejsende befinder sig i et offentligt rum, i en atmosfære af travlhed og kaos, og det anonyme design bidrager yderligere til disse følelser. Mange passagerer vælger derfor at skabe et privat rum indenfor det offentlige rum, f.eks. ved at læse avis, høre musik, fordybe sig i mobiltelefonen osv. Denne selvforårsagede isolation beskytter den rejsende mod påvirkning udefra.

Vores koncept er tæt knyttet til graffiti og street art, som er en midlertidig kunstform der kommer til udtryk i det offentlige rum. Graffiti og street art er, ifølge lovgivningen, en ulovlig handling. Kunstformerne udføres i det skjulte i subkulturens miljøer. Vores projekt afviger fra disse fænomener ved at være bundet til faste rammer, idet der kun kan males på definerede områder, det er lovligt og handlingen er synlig.

Vi har ligeledes fundet inspiration til Metro Live Graffiti indenfor forskningsområder for HCI. Myron Krueger er interessant, fordi han beskæftiger sig med kroppen som interface i digitale miljøer. Allerede i 1975 skabte Krueger "*Videoplace*" som er et interaktivt virtuelt miljø, der i real-time

interaktion responderer på brugerens handlinger og bevægelser, med kroppen som et fysisk interface (Krueger, 1977).(se illustration 2)

I Metro Live Graffiti fungerer kroppen ligeledes som det fysiske interface mellem et digitalt system og brugeren. Hvor interaktionen i *Videoplace* foregår i et lukket laboratorium, har vi med Metro Live Graffiti implementeret det digitale miljø i et offentligt rum, og rykket det ud i den virkelige verden.

Ide-genererings proces (se tidslinie illustration 3)

Allerede i vores første brainstorm kredsede vores ideer sig om metroen, ud fra egne oplevelser og problemer. Vi startede med en meget konkret ide om et samlet billetssystem til alle de offentlige transportmidler i Danmark: "rejsekort.dk". Feedback på vores problemformulering viste, at konceptet var alt for stort og manglede en tydelig interaktionsdel. Desuden opdagede vi, at konceptet allerede var designet og på vej til at blive indført i visse test-områder i starten af 2008, så vi gik væk fra den idé.

Efterfølgende arbejdede vi videre med Metroen som fokusområde. Vi havde forskellige idéer bl.a. problemet med at stedspecificere ens geografiske lokation, når man befinder sig i den underjordiske del af metroen. Vi forkastede ligeledes denne idé, da vi gerne ville lægge vægten på det interaktive i stedet for det informative.

Med interesse for metroen som det offentlige, private og det geografiske rum, skabte vi en ny problemformulering: "Rummet i metroen"; at forsøge at opbløde grænserne mellem det offentlige og det private rum.

Den grundlæggende tanke var at lave en oplevelses-baseret og visuel løsning, som skulle sætte de rejsende i stand til at interagere med hinanden, enten direkte eller indirekte gennem rummet. Vi havde fokus på at bryde ensartetheden i metroen, ved at lade de rejsende sætte spor i et digitalt miljø.

Teori om **non-places** på offentlige steder dannede basis for den videre idé-proces.

To idéer, med den fælles arbejdstitel: "Den Levende Metro", voksede frem på dette grundlag:

- Idéen om at metroen ville ændre lys og farve alt efter hvor mange rejsende der befinder sig dens rum dvs. en **personificering af rummet**. Interaktionen foregår igennem registrering af bevægelse, og kroppen fungerer som et fysisk interface. Intuitiv information til de rejsende via farver og sanseindtryk.
- Med tanke på en mere direkte interaktion kom ideen med **Live Graffiti**: hvor man kan påføre spor til metroen, ved at tegne med kroppen direkte på metroens vægge.

"Den Levende Metro" dækker over en metafor for metroen, som en krop og de rejsende som dens puls – et levende miljø. Vi arbejdede med en interaktion på to forskellige niveauer; en kollektiv og en individuel. Den kollektive, hvor de rejsendes samlede aktivitet og bevægelse styrer interaktionen, og den individuelle hvor den enkelte rejsende kan påvirke rummet og efterlade sig spor.

Efter denne problemformulering, begyndte vi observationer i metroen. Vi fik en tydelig bevidsthed om at tiden i metroens rum er meget kort. Vi arbejdede med hvor og hvornår man har tid og lyst til at interagere med metroen og sine medpassagerer.

Under arbejdet med disse to omfattende ideer fik gruppen sin første krise, som bundede i uklarhed om gruppens mål og vores forskellige metoder til at nå dem. Det blev klart, at vi ikke havde det samme billede af hvad vi ville opnå. Vi fik formuleret vores indbyrdes forventninger, i forhold til tidsforbrug og arbejdsmetoder og resultat, og energien blev målrettet konceptvalg og prototype-produktion.

Valg af koncept og afgrænsninger af konceptet

Prototyperne blev lavet til begge idéer med henblik på at teste dem og føre os til afgrænsning. Det stod klart efter prototypepræsentationen, at ideen med Live Graffiti gik meget tydeligere igennem end den personificerede metro.

Herfra arbejdede vi fokuseret med idéen med **Metro Live Graffiti**. Vi afgrænsede os til kun at arbejde med de underjordiske metro-perroner, for at arbejde i et lukket miljø. Vi havde i starten tænkt os at benytte alle glasfacader i metroen, men afgrænsede os til perronens glasfacade ud mod toget. Det er her folk har tid til at opdage at man kan tegne, og kan nå at udføre handlingen.

Efter vi havde truffet valg af idé, vendte vi Metro Live Graffiti på hovedet for at få nye idéer, input, muligheder og perspektiver indenfor konceptet:

- Hver station sin farve, genkendelsen af metrostationer, evt forskellige interfaces.
- Graffitimalere inviteres til at male værker, der bliver over en længere periode.
- Website tilknyttet, så man kan se hvad der er tegnet/skrevet i løbet af dagen.
- Tegninger responderer, f.eks. tegnede ansigter der blinker med øjet.
- Tegne-palet på facaden, så man kan vælge forskellige redskaber at tegne med – med inspiration fra PhotoShop
- Spil-interfaces, som f.eks kryds og bolle.
- Spil interaktion, hele facaden er skærm for Ping Pong spil og de rejsendes skygger er spillere.
- Billedchat stationerne i mellem, sende tegninger eller tekst.
- Perronen som skærm og toget som tastatur.

Vi erfarede, efter iteration og feed-back, at vores koncept er stærkt nok i sig selv, og ikke behøver en masse ekstra features for at vække brugerens interesse. Styrken er enkeltheden og den klare interaktion direkte i forlængelse af kroppen.

Undersøgelsesmetoder

Vi indtegnede de rejsendes bevægelsesmønstre (bilag 1) for at se efter evt. normer, som kunne indikere en hensigtsmæssig placering af vores produkt. Vi anser bevægelsesmønstrene i metroen som en ubevidst handling og valgte derfor undersøgelsesformen 'observer-participant' for at minimere vores indflydelse på vores subjekter (Blomberg mfl, 2003, 969). Desuden observerede vi de rejsende ud fra teorien om at handlinger, man foretager ubevidst, kan være svære at huske efterfølgende (Sharp mfl, 2007, 323) (bilag 2).

Af generelle observationer kan nævnes, at selv om der er rigtig travlt i metroen, hersker der ofte en afslappet stemning på stationerne. Der er sjældent nogen, der haster ned af trappen – der kommer en metro igen om et kort øjeblik.

Observationerne viste os, at det var mest hensigtsmæssigt at holde fokus på det nederste plan af stationerne, da det er her, folk opholder sig længst tid og har mest udadvendt fokus. Generelt set placerer de rejsende sig ét sted, hvor de står og kigger i én retning. Desuden viste indtegningerne, at pladsen på perronerne er knap, så produktet skal ikke fylde for meget i rummet. Vi fik også en tydelig bevidsthed om at tiden i metroens rum er meget kort, så vores konceptet skal være umiddelbart og let forståeligt.

Til vores prototype-præsentation havde vi to idéer, som vi afprøvede. Vi lagde vægt på, at det var prototyper der skulle hjælpe os, som designere, til at tage et valg om hvilken vej vi skulle gå. Modellen til Den levende Metro, var en miniature mockup af en underjordisk station, hvor vi kunne sende lys ned igennem forskellige farvefiltre, for at visualisere hvordan forskellige farver ville virke. Desuden var der små papfigurer af rejsende, så vi kunne illudere om der var mange eller få rejsende i metroens rum. Prototypen lagde mest vægt på hvilken **rolle** det ville have i metroens liv, samt en smule på **look and feel**. (Houde and Hill, 1997) (se illustration 4)

Til Live Graffiti tegnede vi et storyboard (se illustration 5), der skulle formidle vores idé. Vi byggede det op over personas og scenarier, som skulle skaffe indsigt i, hvordan den rejsende reagerer på vores koncept (Nielsen, 2004). Storyboardet bestod både af blyants-tegninger og manipulerede fotos af en hånd, der tegner på en glasfacade. Storyboardet afprøvede også primært **rollen** af produktet, da det viser en historie af konceptet i brug. Prototypen forklarer produktet uden at komme ind på tekniske løsninger. Den lægger mindre vægt på selve stationens udseende når den er i brug, dvs. At der kun er lidt **look and feel** i prototypen.

Det var efter prototype-præsentationen og den efterfølgende feedback tydeligt, at Live Graffiti idéen var mest gennemtrængende og forståelig. Herefter vi lavede en for/imod liste for at finde ud af, om der var elementer fra den levende metro idé, som vi kunne inkorporere i Live Graffiti. Da de var lavet ud fra samme grundlag, var de bedste idéer allerede inkoopereret i konceptet.

Som et alternativt supplement til vores undersøgelsesmetoder lavede vi en Cultural Probe (bilag 3). Vi designede vores probes på baggrund af Gaver, Dunne og Pacenti's artikel med tanke på at provokere og få inspirerende svar ud af vores modtagere, samt få indsigt i hvordan de rejsende oplever metroen (Gaver mfl, 1999). Vi brugte postkort til at formidle vores spørgsmål fordi:

“postcards are an attractive medium [...] because of their connotations as an informal, friendly mode of communication”. (Gaver mfl , 1999, 23)

De returnerede probes bekræftede vores antagelse af, at man gerne isolerer sig i et privat rum. Et generelt savn var udsmykning, eller noget øjnene kan hvile ved – noget at tænke over. Desuden er det værd at bemærke, at mange har opmærksomheden rettet mod glaspartiet og den reklamefladskærm, der er placeret inde i tunnelen.

Da vi havde indkredset vores koncept til Live Graffiti, brugte vi en Quick-and-Dirty på ITU, og metrostationen Islands Brygge, til at teste forståelsen af idéen og få en hurtig respons. (bilag 4) På ITU afprøvede vi ”tegnekonceptet” på glasfacaden af én af elevatorene. Facaden beklædte vi med husholdningsfilm og lod folk tegne derpå med sprittuscher. Vi spurgte de ventende ved elevatoren: ”Forestil dig du er i Metroen og venter på at dit tog kommer... Du opdager at du har muligheden for med din finger at tegne/skrive en midlertidig tegning på glasfacaden – Hvad gør du?”. Vi lavede en kort pilot-undersøgelse for at sikre os, at der ikke ville opstå uforudsete problemer (Sharp mfl. 2007, 293, 308). Da der ikke opstod nogen problemer, hverken med spørgsmålets formulering eller vores fremgangsmåde, blev metoden anvendt ved den endelige undersøgelse, og resultaterne fra pilot-undersøgelsen blev også anvendt til at konkludere på. I metroen stillede vi spørgsmål til 10 tilfældige rejsende, for at få deres umiddelbare reaktion og respons på den grundlæggende idé (bilag 5)

Generelt opdagede vi at mange havde svært ved at forstå konceptet, når der ikke var tegninger på facaden eller nogen der tegner. Desuden er der en barriere, der skal overvindes, da det kan fremstå som en ulovlig handling at tegne på en facade. Men generelt var der begejstring for idéen, som et sjovt indslag i hverdagen. Færre end ventet skrev tekst, at tegne ansigter var det mest populære.

Posterpræsentationen var ment som en helhedsoplevelse, det var vores ønske at simulere, at man befandt sig på metroens perron (se illustration 6). Plakaterne var et udsnit af glaspartierne på Islands Brygge station, der var ligeledes lydsekvenser fra metroen som medvirkede til illusionen. Vores posterpræsentation var ud over at formidle konceptet, også en test, idet vi gav publikum mulighed for at tegne på den midterste plakat. Derudover fik de mulighed for at give os feed-back ved at supplere posteren med post-its (bilag 6). Denne mulighed blev anset for egnet, fordi formålet med projektet fremgik tydeligt af posteren, og der var mulighed for feedback, selv om udstillingen ikke var bemandet.

Præsentationen gav positiv respons og mange tegninger! Men også en skepsis over om man vil kunne nå at opdage muligheden for at tegne inden for de 3-4 min, som man reelt har til rådighed. Det udløste en iteration.

Testen viste, at der er behov for at tegningerne er midlertidige, da der blev tegnet obskøne ting der er upassende i et offentligt miljø(billede af tegninger). Det affødte metaforen om metrotoget som

viskelæder. Når metroen kører væk fra perronen visker den de tegninger ud, der er opstået i ventetiden.

En anden problemstilling opstår dog ved denne korte eksponeringstid, nemlig spørgsmålet om folk vil nå at opdage muligheden for at tegne. Vi forestiller os at man måske ikke opdager første gang, men i løbet af 2-3 ture har du enten selv erfaret det, eller set andre tegne. Heri det oplevelsesbaserede, idéen frigøres i handlingen.

Et andet problem der blev tydeligt igen, er at mange ikke vil tegne fordi at det ser forbudt ud. Konceptet ligger i grænselandet mellem en lovlig og en forbudt handling, idet det både bygger videre på oplevelsen af at tegne på f.eks. en beskidt rude kombineret med graffiti-tankens. Vi løser dette problem ved med autoriteten, metroens eget sprog at lovliggøre handlingen. Et piktogram vil vise at det er lovligt og muligt, at tegne på facaden med sin finger. (se illustration 7)

Anvendelse af teori: Interaktionen i Metro Live Graffiti som Embodied Interaction

Tangible computing: *"...attempts to move computation and interaction out of the world of abstract cognitive processes and into the same phenomenal world as our other sorts of interactions."* (Dourish, 103)

I forlængelse af **tangible computing** introducerer Dourish begrebet **embodiment**, der koncentrerer sig om forholdet imellem handling og meningsdannelse i vores erfaring af verden. Begrebet dækker over vores væren i verden, og vores forståelse af virkeligheden. Dourish tilføjer en ekstra dimension ved at sige, at vores perception af verden er afhængig af vores kropslige interaktion med den, og at vores forståelse af verden sker igennem vores daglige interaktion, fysisk som socialt. (Dourish, 2004, 100)

"Embodied Interaction is the creation, manipulation, and sharing of meaning through engaged interaction with artefacts." (Dourish, 2004, 100)

Interaktionsformen i Metro Live Graffiti kan ses som en **embodied interaction**. Det digitale miljø er implementeret i selve metroens offentlige rum, og interfacet er stort set transparent idet interaktionen foregår direkte igennem kroppen. Kroppen kommer til at fungere som et fysisk interface, hvor interaktionen er ligetil og intuitiv. Projektet tager udgangspunkt i det miljø de rejsende befinder sig i og meningen/idéen med konceptet skabes igennem interaktionen.

I forhold til vores koncept er det ligeledes relevant at inddrage psykolog James J. Gibson og hans teorier omkring visuel perception. Et af Gibsons centrale begreber er **affordance**, der kan forstås som en handling i et miljø eller med et objekt, der er tilpasset en specifik organisme eller individ. Et objekt har et bestemt formål i forhold til dens bruger.

Affordance begrebet bliver relevant for vores projekt idet Donald Norman tænker videre fra Gibson og overfører begrebet til HCI. Norman koncentrerer sig primært om forholdet mellem form og funktion:

"...affordance refers to the perceived and actual properties of the thing, primarily those fundamental properties that determine just how the thing could possibly be used." (Norman, 1988, 9)

I forhold til Metro Live Graffiti kan *affordance* ses i den måde de rejsende intuitivt finder ud af at tegne på metroens glaspartier. Når glasfacaden berøres sættes der et spor, som hvis man rørte med en fedtet finger, eller man tegnede på en støvet rude. Interaktionen sker direkte gennem kroppen og handlingen bliver ubemærket digitaliseret på de interaktive glasfacader.

I Metro Live Graffiti er der hvad Dourish omtaler som en **intersubjektiv meningsdannelse**. Designet bygger på at ideen fremstår igennem handling og interaktion. Idéen kan forstås igennem handlinger fra andre rejsende, og folk udvikler en forståelse for konceptet, når de ser andre bruge det. (Dourish, 2004, 132)

Perspektivering

Som en naturlig forlængelse af projektet ville vi brugerteste vores koncept i metroen. Det har vi dog ikke haft mulighed for, på trods af at vi har taget kontakt til både Ørestadsselskabet og Metro-service. På baggrund af dette, har det været nødvendigt at udtænke alternative testmuligheder i det offentlige rum. Disse testmuligheder vil blive præsenteret til eksamen. De kan ligeledes ses som en perspektivering ifht. udvidelse af konceptets rum, da det ville være interessant at implementere Live Graffiti i andre byrum.

Litteraturliste

- Augé, Marc, *Non-Places; Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, Verso, London, 1995
- Blomberg, J., Burrell, M., Guest, G, "An ethnographic approach to design", *The Human-Computer interaction Handbook: Fundamentals, Evolving Technologies and Emerging Applications*, J.A. Jacko and A. Sears, Eds. Human Factors and Ergonomics. Lawrence Erlbaum Ass Mahwah, New Jersey, 2003
- Dourish, Paul, *Where the Action is; The Foundations of Embodied Interaction*, The MIT Press, London, 2004
- Gaver, B., Dunne, T., Pacenti, E. 1999. Design: Cultural probes. *Interactions* 6, 1999
- Houde S., C. Hill, "What do prototypes prototype?", *Handbook of Human Computer Interaction* (2nd ed.), M. Helander, T. Landauer, P. Prahbu (eds.), Elsevier Science B.V., Amsterdam, 1997
- Krueger, Myron, "Responsive Environments" (1977), *New Media Reader*, Noah Wardrip-Furin og Nick Montfort (ed.). The MIT Press, London, 2003.
- Nielsen, Lene, *Engaging Personas and Narrative Scenarios. Introduction to dissertation*, oktober 2004, no.16 CBS, ISSN 1399-1779
- Norman, Donald A., *The Design of Everyday Things*, Doubleday, New York, 1988
- Sharp, H. Rogers, Y., Preece, J., *Interaction Design; Beyond human-computer interaction* (2nd ed.), John Wiley & Sons Ltd., West Sussex, 2007

Web-ressourcer:

www.m.dk

http://bubblgum.parsons.edu/~praveen/thesis/html/wk05_1.html

Sekundær litteratur:

- Mehrabian, Albert, "Cities", *Public Places and Private Spaces; The Psychology of Work, Play, and Living Environments*. Basic Books Inc., New York, 1976

Bilagsliste

Bilag 1: Bevægelsesmønstre i metroen

Bilag 2: observationer i metroen

Bilag 3: resultater af vores Cultural Probe

Bilag 4: resultater af vores Quick-and-Dirty på ITU

Bilag 5: resultater af vores Quick-and-Dirty på metro stationen

Bilag 6: posterpræsentation – Post it's

Bilag 1

Bevægelsesmønstre i metroen

Bilag 2

Observationer i metroen

Dato: 10. marts 2007 (lørdag)

Tidsrum: 12.00 – 13.00

Vejr: En smuk lun forårsdag

Station: Kongens Nytorv metrostation

Generelle observationer:

- Det er rigtig travlt i metroen
- Der er mange familier med barnevogne
- Der er langt flere kvinder end mænd
- Generelt set hersker der et afslappet stemning på stationer, der er (næsten) ikke nogen der haster sig ned af trapperne

Subjekt 1:

Mand, +/- 40 år. Haster sig på det øverste plan, klipper og går ned af rulletrapperne. På de sidste rulletrapper slapper han lidt af når han ser at der er tid nok til at nå metroen. Når han kommer ned stopper hans metro til Vanløse samtidig, og han stiger på og står mens der er masser af ledige pladser.

Subjekt 2:

Kærestepar / Bror og søster, +/- 28 år. Bærer begge en taske fra Magazin, men kommer fra gaden. Kvinden virker lidt utålmodig, og holder meget øjne på manden mens de står på rulletrapperne. Manden virker mere afslappet og kigger på kvinden med et (håber han nok) beroligende blik. Engang ned bevæger de sig til den lille 'lænebank' hvor manden læner sig og venter mens kvinden går fra banken til et sted hvor hun kan se hvornår den næste tog kommer. Hendes blik skifter konstant fra LED metro informationen til manden. De venter omkring 2 minutter på toget til Vanløse, og stiller sig op bag det glas skillevæg.

Subjekt 3:

Mor og datter, mor +/- 45/50 år, datter +/- 20 år. Kommer ned af trapperne og bevæger sig direkte til billetautomaterne. Der er kø, så de venter til det bliver deres tur. Datteren kigger nysgerrig rundt på alle posters og informationen på væggen omkring sig, mens moren fokuserer sig på automaten. Når det er deres tur bliver det klart at de ikke har brugt automaten ret tit, det tager dem omkring 10 minutter at finde ud af hvad de skal have og hvor de skal henne. De klipper ved automaterne og går ned af rulletrapperne. Når de kommer ned på det nederste plan spørger de en kvinde om hvilke metro de skal tage og finder ud af at det er den til Levgravsparken de skal vente på. De går

til den side kvinden har peget på og tvivler lidt på hvilken indgang at tage. De er begge fokuseret på den kommende metro og stiger ind og sætter sig efter den minut den tager at komme.

Subjekt 4:

To mænd med cykler, +/- 32 år. Bærer deres cykler ned af de første trapper og beslutter sig der at vente på elevatoren. Jeg tager ned med rulletrapperne og venter på dem ved elevatoren, men efter 10 minutter og 4 elevatorer fyldt med ældre og barnevogne fra gadeplanen, er de stadig ikke kommet. Jeg drejer mig rundt og ser at de alligevel har besluttet sig for at bære deres cykler ned af rulletrapperne. De tager deres cykler med til de bagerste indgange, hvor de venter på metroen til Vestamager. De skifter indgang når de ser at der er mere plads til deres cykler lidt mere foran, men deres blik er hele tiden fokuseret på deres cykler og hinanden.

Subjekt 5:

Kvinde, +/- 28/30 år. Kommer fra gadeplanen med nogle shopping tasker fra adskillige tøjbutikker. Tager rulletrapperne stille og roligt og giver indtryk af at hun overhoved ikke haster sig. Der er mange på rulletrapperne, men hun venter roligt til hun kommer helt ned, mens hun kigger på ryg af rejsende foran sig og på gulvet. Engang ned går hun til den bagerste indgang af metroen, og mens hun venter på metroen til Vanløse kigger hun ind i sine tasker og læser og sender en sms fra hendes mobil telefon. Når metroen kommer efter cirka 2 minutter sætter hun sig på den første af de bagerste tre banker.

Bilag 3

Resultater fra Cultural Probe.

Skriv ned hvis du sagde noget i metroen i dag.

- 1 Det gjorde jeg ikke
- 2 Jeg snakkede i mobil hele vejen, så det var noget med min venindes jobsamtale.
- 3 Det gjorde jeg ikke.
- 4 Det gjorde jeg ikke.
- 5 -
- 6 -
- 7 Snakkede mest med mit barn om en hund

Hvad lagde du særligt mærke til under din tur i metroen i dag?

- 1 En reklamekampagne mod sort arbejde
- 2 Folks udseende og påklædning
Hvor irriterende den fladskærm hvor de viser forfilm til Mr Bean er. Selv reklamerne skal være pæne
- 3 Intet – og dog... en kvinde stillede sig meget tæt på mig med sin taske på ryggen, så jeg ikke kunne være der.
- 4 At elevatoren på DR-byen ikke virkede, som elevatorer et eller andet sted aldrig gør.
At der var reklamer på døren, det irriterer mig, hvis der skal være reklamer så bør det være på den del der ikke er dør.
- 5 Folk læser og sidder i egne tanker.
- 6 Hvor hurtigt og problemfrit det gik idag!
Der var en meget mørk mand med, med en lang frakke på
På skydedørene var der reklamer fra Skat mod sort arbejde.
En gammel kone sad og skrev en sms, meget langsomt!
- 7 Synes ikke at jeg lagde mærke til noget særligt.

Nævn to ting du savner i metroen (evt. i vognen eller på perronen).

- 1 Info om bus afgangstider inden man når op.
Info om metro afgangstider inden man når ned på perronen
- 2 På perronen: Mere perron-vente/opholdsplads. Flere reklamer eller ingen reklamer. Der mangler noget øjnene kan hvile ved. Der er for pænt gråt og kedeligt.
I vognen: Flere enkelte sæder.

- 3 Mere Plads
Forbedret dørluknings-system
- 4 Flere steder man kan sidde på perronen.
Bedre informationstavler end de røde der er der nu.
- 5 Udsmykning på perronen
Blødere sæder i metroen
- 6 Udsyn fra perron og metro!
Mere tid til ind/udstigning.
- 7 Biletautomat nede på perronen, så man ikke skal stå af på den super-irriterende
"mellem-platform", når man rejser med barnevogn og har glemt sit klippekort.
Noget at tænke over!
At elevatoren ikke konsekvent standser på føromtalte super-irriterende "mellem-
platform", selvom ingen har trykket og skal af/på (når man nu endelig har husket sit
klippekort!)

Beskrivelse af personerne.

- | | | | | |
|---|-------------|--------|------------------|----------------------------------|
| 1 | Kvinde/Mor, | 34 år, | tilbageholdende, | bruger metroen engang imellem. |
| 2 | Pige/Kvinde | 30 år, | opsøgende, | bruger metroen en gang i mellem. |
| 3 | Kvinde/Mor, | 34 år, | udadvendt, | bruger sjældent metroen. |
| 4 | Mand, | 27 år, | tilbageholdende, | bruger tit metroen. |
| 5 | Mand, | 30 år | udadvendt, | bruger metroen en gang imellem. |
| 6 | Mand, | 24 år, | opsøgende | bruger metroen en gang i mellem. |
| 7 | Mor, | 31 år, | | bruger metroen tit. |

Ord der beskriver din tur og dine tanker i metroen.

- | | | | | | |
|---|------------------------|-------------|----------------------|------------------------|-------------|
| 1 | Til fest | TænkeTanker | | | |
| 2 | Til job | Alene | Avisen | Snakkede i mobil | Tavs |
| | For sent på den | "Flyt dig" | TænkeTanker | | |
| 3 | Shoppingtur | Kedeligt | Andres mobilsamtaler | Stresset | "Skal jeg |
| | af nu?" | Tavs | | | |
| 4 | Hverdag | Tavs | Læser | Som sædvanligt | TænkeTanker |
| 5 | Hverdag | Alene | Hurtigt | "Ser jeg godt nok ud?" | Tavs |
| | "Hun ser da sød ud..." | | Som sædvanligt | TænkeTanker | |

6	Hverdag Som sædvanligt.	Til skole	Alene	Hurtigt	Kedeligt
7	Hverdag (Sulten!)	Hurtigt	Andres mobilsamtaler		"Han ser da sød ud..."

Fotografering:

Person 1 ikke modtaget fotos, intet kort

Person 3 ikke modtaget fotos, intet kort

Person 6 ikke modtaget fotos, men kort afmærket.

Tag et billede af der hvor du sad /stod på perronen.

7 *Ventede helt nede v elevatoren på en station hvor den er placeret i enden.*

Tag et billede af det du kiggede mest på mens du ventede?

2 Jeg kiggede mest på folk og fladskærmen m reklamer

Tag et billede af det du bedst kan lide i metroen?

2 Kan bedst lide samtaleanlæggene, nødhåndtagene, og at man kan betale m dk-kort!

Er der et sted i metro-området du irriteres over, tag et billede af det

8 Jeg bryder mig ikke om dobbeltdørene til metroen, de er farlige.

Generalt er folk for langsomme til at stige ind og ud af metroen. Det gør det problematisk med arkitekturen der er lavet til fart og hurtig omstigning. Det er nok det der irriterer mig mest ved metroen.

Afmærk meget gerne på grundplanen, hvor du har taget billeder evt. med kommentarer.

BILLEDER:

Billedet hvor jeg stod, er det fra enden af perronen, hvor toget kommer kørende ind. det er mit vue. Kunne ikke tage af det sted jeg stod, det ville være at tage direkte billede af folk der ventede.

Billedet af det jeg kiggede mest på er af skærmen ved skinnerne.

Billeder af det jeg bedst kan lide, er dem af lofterne og vinduerne. Man skal nok være kunstner for at gengive dem rimeligt på et foto. Men de er smukke og fantastiske og bringer lys og luft til en undergrundsbane.

Billeder af det jeg irriteres over, er billedet af elevatoren der holder på mellem-platformen. Og så af elevator-køen.. som jeg vist alligevel ikke irriteres SÅ meget over.. som man kunne. fordi det er et ok-rart sted at være og vente. Kan godt lide metroen. Og den har givet liv til min ø.

Post-It noter.

- 2 Bedre skiltning af udgangene, altså hvilken vej man kommer ud på! Det gør måske folk lidt hurtigere.
- 6 Jeg kom til at tænke på hvor kort tid jeg egentlig har i metroen: Hvis der ikke er nogle problemer er det 2 min på perronen og 7 min i metroen ca. 2-3gange/mdr. Men synes jo stadig det er en del af dagligdagen!
- 7 Der er ingen siddepladser på perronen - og man savner det ikke!
Kan godt lide metroen. Og den har givet liv til min ø.

Bilag 4

17-04-07

Quick and Dirty

Afprøvning af tegne-konceptet på ITU's glasfacade ved elevator.

Spørgsmål:

"Forestil dig du er i Metroen og venter på at dit tog kommer...

Du opdager du har muligheden for med din finger at tegne/skrive en midlertidig tegning på
glasfacaden –
Hvad gør du?"

Kommentarer

- Forstod ikke konceptet, gik ind i elevatoren uden noget...
- Prøver forsigtigt at tegne lille tegning (mindre end en hånd)
- "Ingenting – jeg tegner ikke godt nok"
- "Irriteret over at der er tegnet på facaden, ved ikke noget om 'det', ved ikke om det er midlertidigt, det ser forbudt ud. Forslag: Bør se at det er en tavle, se konceptet mere tydeligt."
- "Underligt at man altid er fristet til at tegne ansigter?!"
- "Måske ville jeg skrive, men jeg er ikke god til at tegne."
- "Ingenting, jeg er ikke så kreativ hvad det angår"
- En kommer tilbage igen og tegner mere på væggen.
- "Jeg ville ikke bare tegne med min finger, ville bruge kroppen mere. Hele hånden, eller lave 'sne-engle' med arme og ben, afprøve fænomen"
- Mange har hænderne fulde, og går derfor blot forbi.
- "Kan ikke lide at tegne"
- "Jeg vil se på en andens tegning og så gå til et uberørt sted og så tegne dér."
- "Det ville måske være meget sjovt" – og så går han uden at gøre noget...
- "selvfølgelig vil jeg det!" – Stor tegning m detaljer
- "jeg kan ikke tegne lige så godt som det der.."
- Mange kigger undrende når elevatoren kører forbi.

Frokostpausen:

- "Gider ikke!"
- "Jeg ville måske hvis vi var nogle stykker sammen i metroen..."
- "ORV! Hvad skal man her? Jeg ville helt klart skrive noget... øh.. Hvad.. " Skrev så "Bevar Cristiania" – "Så har jeg da gjort noget politisk idag!"
- "Hvis der nu var noget oppe i tiden man kunne skrive om (Politisk eller andet)

- "Har ikke noget at tilbyde"
- "Giver mindelser om Hyde Park, at stille sig op og sige sin mening offentligt", ...undrer sig i øvrigt over at man vil gøre det.... Vil mere kigge på hvad andre gør... ulovligt"
- Vil kigge på
- Uventet lærred
- Kigger over skulderen
- For kort tid
- Kun hvis andre også gør
- Vil stå og nyde tegningerne, og at andre tegner
- Afhængig af humøret
- Sjov ide, vil dog ikke selv gøre det
- Sjov fornemmelse af at være en del af noget og at man får lov at tegne på en væg der ikke er beregnet til det – give en anden funktion til væggen
- Vil kun gøre det hvis hun var alene, ikke hvis hun var sammen med andre.

Generelle betragtninger:

Mange havde svært ved at forstå hvad vi mente med spørgsmålet, det var svært at forklare konceptet på trods af at der var tegninger på væggen.

Mange stod på behørig afstand og kiggede, nysgerrigt men med skjulte blikke

Nogle snakkede sammen om hvad de skulle tegne – "hvad tegner du, nårh ja, det kunne man også...hi"

Meget få skrev! (måske pga formulering fra vores side, som dog varierede en del da mange ikke forstod før man fortalte mere.)

Mange turde ikke fordi det der var tegnet var for flot...

Mange andre forstod det ikke fordi der ikke var tegnet...

Tendens til blot at svare –skal jeg tegne? Uden måske at tage stilling til om man ville gøre det i realiteten.

Flere blev stående længere end én elevator for at kigge på hvad der skete (er det blot ITU, eller kunne det også ske i Metroen?)

Bilag 5

Spørgsmål til Quick and Dirty i Metroen

Formålet med denne Quick and Dirty er at få folks umiddelbare reaktion på ideen om at kunne tegne og efterlade sig spor i Metroen. Derudover en overordnet respons og kritik på ideen.

Hvis du havde mulighed for at tegne en midlertidig tegning i Metroen, hvor ville du så gøre det?

Person 1: ville ikke tegne i metroen

Person 2: Der hvor det ville være pænt

Person 3: ingen steder

Person 4: Hvis det var tilladt, så nok over det hele

Person 5: Ved ikke

Person 6: Der hvor det ville være tilladt og pænt – over det hele

Person 7: Ingen steder overhovedet

Person 8: Hvor man måtte

Person 9: Hvor man må gøre, hvor det er tilladt

Person 10: Ved ikke, måske væggene – men jeg ville nok ikke benytte mig af det

Hvilken flade ville du umiddelbart gøre det på? Glas, beton, metal (væg, gulv, rulletrappe).

Person 1: Hvis jeg skulle gøre det, så på glas

Person 2: Glas

Person 3: På glas, så lidt som muligt

Person 4: Mest på glas

Person 5: Ved ikke, måske på betonen

Person 6: På de kedelige steder – over det hele

Person 7: Ingen steder overhovedet

Person 8: over det hele

Person 9: Glas

Person 10: Glas, hvis det går væk igen

Hvad synes du om ideen?

Person 1: Sjom idé, men jeg ville ikke benytte den

Person 2: Spændende

Person 3: Bange for at jeg ville synes at det ville være et forstyrrende element

Person 4: urealistisk, men sjov

Person 5: Ved ikke, måske kan det lade sig gøre, men jeg tror det ikke

Person 6: Fin idé, mangler noget i metroen

Person 7: Dårlig idé med tegning på de fine vægge

Person 8: Rigtig god idé, ville helt klart bruge den

Person 9: Kunne være sjovt

Person 10: Ved ikke om jeg bryder mig om tanken om at skulle tegne på vægge

Bilag 6

Post it feedback på vores posterpræsentation

- 1) Hvordan??
- 2) Super ide, Kreativ + Motiverende
- 3) Fed ide. Held og lykke med det
- 4) Forslag: Symboler signifikant for hver metro station. Evt. længere levetid end 3-4 min. f.eks. 1/4 time.
- 5) Graffiti can't be stopped - so why not use it for something good?
- 6) Super ide! Men en levetid på 3-4 min. er for lidt til at folk vil bruge det.
- 7) Great Idear

Bilag 6

Den hyppige bruger:

Mette:

Kvinde på 24 år.

Er single.

Har en lille hund(pittbull)

Studerende: læser Film -mediavidenskab på KUA på 3. år

Har været et år i Australien som udvekslingsstuderende.

Er den yngste i en søskendeflok på tre og har to ældre brødre.

Er vokset op på Frederiksberg, hvor hendes forældre der stadig er gift stadig bor.

Louise er selvsikker, har højt snit, og har valgt en svær uddannelse.

Hun bor i et andelslejlighed som far (jurist) har skaffet hende

Som studiejob arbejder hun som telefonpasser på TV2.

Bor tæt på metrostation Frederiksberg og tager tit metroen til studie og studiejob.

Går op i sit udseende og bruger mange penge på dyrt modetøj.

Cykler for at undgå uglet hår og våde sko.

Scenarie:

Det er tirsdag formiddag og Mette er på vej til en forelæsning i filmteori på Københavns Universitet på Amager. Det småregner lidt på denne kedelige, almindelige tirsdag og Mette har besluttet sig for at tage metroen for ikke at blive våd og ødelægge sine nye smarte ruskindssko. Hun er i god tid, så hun kan nå at købe en kop kaffe, når hun kommer frem og lige få et overblik over dages tekst inden forelæsningen begynder.

Mette ser metroen som et sted hun kan koble af. Hun pleger at lukke sig inde i sin eget univers og tænke over hverdagens store og små gøremål og hændelser. Hun lytter tit til musik i sin iPod, som hun er rigtig glad for at hive op af lommen når hun sidder i metroen, da hun synes den er ret lækker og stilet. Hun forfalder tit til dagdrømmeri om de steder hun gerne vil rejse til i fremtiden og om denne her fyr hun ikke har mødt endnu.

For hende er en rejse med metroen en del af hendes hverdag, og hun er faktisk holdt på med at "se" metroen og dens omgivelser, da den er blevet en del af hendes faste rutine.

På vej ned i metroen, med musik i ørene, får hun øje på forskellige farvede streger på rulletrappens gelænder. Hun undrer sig, skruer med for musikken, og retter blikket op og kigger undersøgende rundt i metroen. Hun opdager at folk "tegner" på rulletrappen med deres finger og prøver rent intuitivt det samme selv. Hun lader først sin finger røre gelænderet, og laver derefter en forsigtig streg. Hun smiler og kigger rundt på de andre rejsende og får øjenkontakt med en ældre dame, der er ifærd med at tegne en blomst. Nede på perronen bliver hun lidt mere modig og tegner en figur på den brede glasvæg, der afskiller metroporet fra perronen. Den står klart på væggen i ca. 3-4 minutter, hvorefter den langsomt fader ud. Rundt om Mette er der pludselig vokset et levende landskab frem, som er opstået i de 3 minutters ventetid, der var på perronen til

metroen kom. Idet metroen kører ind på perronen tegner Mette en stor smily på ruden ud til metrosporet. Da hun står i metrovognen kigger hun ud på sin tegning og får øje på en fyr, der er ved at give den hat og briller. De griner til hinanden idet toget sætter igang og toget kører væk og tegningerne forsvinder.