

PROJEKTRAPPORT

MYLIFE APP

Interaktionsdesign DDI - 14

Patrik Lundin 840421

patlun14@student.hh.se

Simon Turesson 920602

simtur14@student.hh.se

Melos Bunjaku 920715

melbun14@student.hh.se

Per Sonberg 900424

person14@student.hh.se

Hedir Khazal 941211

hedkha14@student.hh.se

INTRODUKTION

MYLIFE APP



Ditt liv, en hubb
förenklar ditt resande

Grundidéen till MyLife var att skapa en artefakt som ligger utanför konceptet för en vanlig rese-applikation. Våra ambitioner har varit att utveckla artefakten till något som ligger utanför den ordinarie sfären med resehjälpmedel. MyLife är en smart livspartner vilken stödjer användaren i det vardagliga resandet. Genom att ansluta kalendrar, arbetschema och rese-appar till MyLife kan användaren få smarta förslag på hur resandet kan utföras för att undvika trafikproblem och spara tid.

My Life app integreras i telefonens funktioner och ansluter till andra appar för att ge de bästa resetipsen utan att användaren själv behöver gå in och fylla i information. Informationen som hämtas från de anslutna apparna bearbetas och sedan gör MyLife ett urval av aktuell information från inhämtad data.

Appen kan även kopplas till smartwatch där den har funktion som är utvecklad notisfunktion för att underlätta interaktionen i en hetsig vardagsmiljö. I smartwatchen kan användaren alltid se planerade resor under dagen, information om förseningar och problem som kan tänka sig att påverka användaren.

Processöversikten i About Face 4 gav gruppen en översikt om designprocessen relaterad till Goal Directed Design. (Cooper, Reimann, Cronin och Noessell., 2014).

1 URVAL OCH DATA

Figur 1



Buss 515 från Östrasjukhuset till Furulund via Partille Centrum.

1.1 INTERVJUER

Gruppen började med en observation och förstudie-intervjuer. Intervjuer gjordes för att se vilka frågor som var relevanta och gav bäst svar, men även för att se vilka frågor som var lättast att uppfatta eftersom frågorna sedan skulle användas i en djupintervju men även i en enkät som berörde ett större antal mäniskor.

Våra förstudie-intervjuer valde vi att göra på flera olika platser för att skapa ett brett spektra av respondenter. Gruppen skapade ett testformulär för att få empiri till grund för kvalitativa intervjuer. Intervjuer gjordes i vänthalen på Halmstad Central och bussterminalen Österskans men även ombord på Öresundståget till Göteborg. Gruppen uppfattade att intervjuerna ombord på tåget försatte respondenterna i en situation som gjorde dem obekväma, då de vanligtvis inte var vana att bli störda på tåget av en främmande person. Svaren från förstudie-intervjun var lättolkade då de överlag var kortfattade. Från dessa förstudie-intervjuer så observerade gruppen viktiga frågor som behövde inkluderas i vår djupgående intervju, samt den utökade enkäten med aspekter som gruppen behövde för att ta fram empir till persona. Att göra en förstudie-intervju var även ett bra sätt att minimera frågor med ja och nej svar som ej var önskade.

Efter erfarenheterna med förstudie-intervjuer och observationer hade gruppen skapat en bättre förståelse för formulering av en webbenkät och framtagande av frågor till djupintervjuer.

1.1.1 Djupintervjuer

Parallelt med webbenkäten påbörjade gruppen en serie kvalitativa intervjuer som syftade till att få mer djupgående information kring kollektivtrafiken. Gruppen rekryterade personer till intervjuerna genom att söka av vårt kontaktnät. Respondenterna valdes ut då de pendlar/har pendlat tidigare till arbete eller skola och var villiga att dela sina erfarenheter. En av dessa respondenter fick agera SME "subjekt-matter expert" då respondentens erfarenheter inom kollektivt resande var så pass stor. I djupintervjuerna skapade gruppen frågor som baserades

på datan som gavs i förstudie-intervjuerna, vilka besvarade attityder gällande kollektivtrafiken. Även personliga frågor som berör familjesituation och tjänster som används inom kollektivt resande idag besvarades. Motiveringarna till att fråga om vilka tjänster respondenterna använde sig av i dagsläget i sitt kollektiva resande var att:

- Skapa förståelse för hur respondenterna använder tjänster för underlättande av resande.
- Lära oss om vilka användargränsnitt respondenterna föredrar och varför.
- När respondenterna vill ha information från en resetjänst.
- Hur denna information skall levereras och på vilken typ av plattform.

Vad det gäller SME ”subjekt-matter expert”, så hade det varit optimalt med att ha ytterligare en. Men tiden blev knapp och våra försök med att få till intervjuer misslyckades på grund av diverse anledningar. Fick först för sent i processen kontakt med Region Hallands utvecklingschef som nu visat stort intresse för vårt projekt.

1.2 OBSERVATIONER

Gruppen arbetade även med observationer ombord på tåg och på stationer. Ett tydligt mönster visade sig under observationen på stationerna, de som var vana resenärer agerade lugnare än de som inte reste ofta. Vid förseningar blev även de vana resenärerna stressade och irriterade. Gruppen hörde i periferin hur personer sökte information och blev irriterade då ingen visste någonting om förseningen. De resenärer som sällan reste i kollektivtrafiken visade upp ett osäkert rörelsemönster, det var svårt att veta vilken buss eller vilket tåg som var det rätta, samt vart det avgick ifrån. Gruppen observerade hur personer förströdde tiden på resan, med sådant som läsning, musik, sova etc.

1.3 ENKÄT

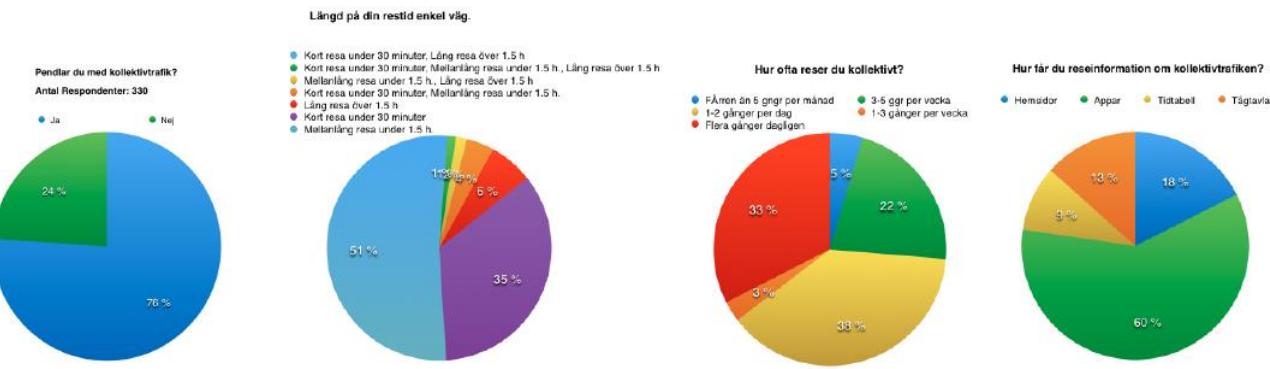
I enkäten blandade gruppen frågor med kryssalternativ och rena frisvarsfrågor. Svaren varierade, allt från vanliga problem så som försening och betalning till problem som gruppen inte trodde existerade. Några av de oväntade svaren var bland andra ”dåligt utbildade busschafförer”, ”inget wifi”, ”dåligt med personal” och ”dålig ljud i högtalarna”. Informationsproblemet (tågstatus, förseningar, m.m) var några av de återkommande problem gruppen samlat in. Gruppen fick hjälp genom Hallandstrafiken, Västtrafik, Kalmar Länstrafik att dela och sprida enkäten på Facebook.

Utifrån sammanställningen valde gruppen att arbeta vidare med informationsproblemet, där siktade gruppen in på lösningar som kunde kunna underlätta och lindra problemen.

1.4 SAMMANSTÄLLNING AV EMPIRIN

Empirin som gruppen samlat in resulterade i att vi fick en god bild av det kollektiva resandet i hela landet. På grund av undersökningens geografiska placering var Västsverige den största nämnaren. Genom arbetets resultat framställde gruppen förslag på lösningar som bearbetade förseningsproblemen genom exempelvis sannolikhetsfaktorer (spårerbokningar) och även lösningar på avsaknaden av information. Genom att visa, med hjälp av en karta, vart tåget är samt varför tåget är försenat. När gruppen fortsatte arbetet med datan så identifierades flertalet problem, detta skapade vår bas med kvantitativ data. Gruppen kunde därmed få en djupare och mer detaljerad förståelse för hur respondenternas reseprocess såg ut. Detta gjordes genom att bearbeta och analysera den kvalitativa och kvantitativa datan som vi hade erhållit från webbenkäterna som skickats ut.

Figur 3.1 Illustrationen visar ett urval av insamlad empiri. Detaljerad empiri finns i Bilaga A



2 PROBLEM (UX STATEMENT)

När gruppen analyserade materialet från observationer, enkäter, djupare enkäter och intervjuer fann gruppen en tydlig gemensam nämnare. Dålig information om resandet var återkommande problem som gruppen identifierade. Andra problem som hade hög empirisk bekräftelse var:

- Tåg ej i tid
- Betalmodeller
- För dyra resor kontra service
- Avgångarna passar ej
- Arbetet kräver bil

Den kvantitativa enkäten gav en hög svarsfrekvens. Efter fyra dagar stängde gruppen enkäten då vår deadline var nådd och tillräckligt med respondenter hade svarat på enkäten. Gruppen sammanträdde för att identifiera och hitta återkommande svar. Med högt engagemang arbetade gruppen tillsammans med svaren och antecknade trender i enkäten på en whiteboard. För att koppla ihop problem med användarens ålder, arbete/studier, bostadsort, samt ressträcka skapade gruppen diagram som gav bra översikt av rå-datan. När gruppen benat ut trender i enkäten analyserades dessa mot våra kvalitativa data för att vidare hitta starka trender och åsikter. I enkäten och våra intervjuer försökte gruppen även hitta vilka mål våra resenärer hade med det dagliga resandet. Som väntat var de flesta resenärernas mål inte resan, målet var att ta sig till destinationen i tid, utan problem på vägen. Målet var att komma snabbt och smärtfritt fram till destinationen, utan förseningar. Vi har enligt Cooper et al. (2014) hela tiden arbetat mot användarens mål och försökt att förstå målet för användaren. Utifrån personan arbetade gruppen fram problematiseringen kring information om tillfälliga problem i kollektivtrafiken. Informationsproblemet ligger främst vid förseningar och trafikproblem. Många av våra respondenter upplever inte förseningen i sig som ett problem, utan avsnaknaden av information. Om användaren får information om varför de ej kommer att nå sitt mål på utsatt tid, så ökar förståelsen för förseningen. Utifrån våra tolkningar av empirin, arbetade vi fram en problematisering kring informationsproblemet.

När vi hade till uppgift att hitta problem kring kollektivt resande tog vi hjälp av de olika krav som fanns i About Face 4 (Cooper et al., 2014). Gruppen identifierade olika krav att fokusera på under arbetet med skapandet av en lösning på problemet. Tillsammans arbetade vi med att omsätta kraven så att de passade våra problem.

2.1 KRAV PÅ DATA OCH INFORMATION

Gruppen fokuserade på de data som användaren vill ha lättillgängligt under sin resa med kollektivtrafiken. Det vill säga, reseplanering och information. Under vår undersökning testade vi ett antal populära reseappar och tjänster. Gruppen insåg att det fanns flertalet appar med både hög och låg ambitionsnivå. Vid testerna av dessa reseappar kände gruppen att tekniken som fanns i dagens appar hade stor utvecklingspotential, de kändes underutvecklade. Därför ville gruppen med dagens teknik, utöka möjligheterna till tjänster som bättre kopplade till mänskans behov.

2.2 KRAV PÅ INFORMATIONSPRESENTATION OCH FUNKTIONER

Då vi insåg att vår målgrupp ville se olika typer av information vid olika tillfällen försökte vi att arbeta med ett dynamiskt informationsflöde, där användaren kan styra vilken information användaren vill visa, vid vilken tidpunkt, med mera. Ett av våra krav var möjlighet till individanpassning av artefakten. När vill användaren ha en viss typ av data? Vilken data är primär och vilken är sekundär? Detta var några av de frågor som gruppen ställde sig under arbetet med funktionella krav för att försöka förutspå vilken data som skall visas och anses som relevant.

2.3 KRAV PÅ ARTEFAKT I KONTEXT

Gruppen funderade på i vilken kontext, med vilka erfarenheter och hur en eventuella användare kommer att använda artefakten. Tillsammans kom gruppen fram till att en eventuell artefakt vara flexibel, snabb och lättanvänd. Gruppen fokuserade på att relevant information skall presenteras på rätt sätt och vid rätt tillfälle.

Då vår kommande artefakt inte är kopplad direkt till någon intressent så fanns det ingen affärsnytta eller liknande att förhålla oss till. I efterhand så ser vi stor möjlighet att använda vår artefakt på nationell och/eller internationell nivå.

Ovanstående krav lämnade vi utanför när vi började skissa och fundera på lösningar. Anledningen till detta var att vi inte ville låsa oss för tidigt i processen med idégenerering. Gruppen tog sedan fram kraven igen när konvergeringen av skisser och idéer började. Gruppen arbetade aktivt för att undvika att tänka i tekniska lösningar innan vi påbörjade skissprocessen (Cooper et al., 2014). Detta för att undvika inläsningar i processen.

Våra idéer varierade stort, allt från reseplanerare, livshubb, underhållning under resa, betalsystem, med mera. Från den första idégenereringen samlades gruppen igen och diskuterade igenom skisserna. Gruppen använde sig av en lätt variant av kritiksession med öppet diskussionsforum. Detta är en bra metod för att använda skisserna i ett socialt sammanhang och generera nya idéer (Buxton., 2014).

När gruppen analyserat problemen i det kollektiva resandet fortskred arbetet till personas detta för att matcha mot problem.

3 PERSONAS

Gruppens användning av personas har skapat en förståelse för användarens mål i en specifik kontext, som Cooper et al. (2014) beskriver. För oss har personas varit ett utmärkt verktyg för att ta processen från empiri till prototyp. Personan har utvecklats från processen i About Face 4 (Cooper et al., 2014). Tankarna om prototypen har växt fram från en topp till botten process utan att gruppen har diskuterat det, vilket gav oss en bra utgångspunkt när

tiden var kommen att diskutera artefakten. Den färdiga personan har vi använt oss av för att kommunicera våra designbeslut i skissprocessen.

3.1 PRIMÄR PERSONA ALEX SVENSSON

När gruppen påbörjade arbetet med den primära personan utgick vi från människors informationsbehov vilket var en tydlig faktor bland respondenternas svar. Den primära personan var en kvinna vid namn Alex Svensson som skapades med en akademisk bakgrund eftersom en stor andel av våra respondenter var antingen akademiskt utbildade eller hade annan högre utbildning.

3.1.1 Resevanor

Vår persona Alex placerades i Partille kommun som ligger strax utanför Göteborg. Gruppen ville skapa en resväg som var tillräckligt lång för att lägga in intressanta problem som en person med en lång resväg kan tänkas ställas inför. Anledningen till att valet föll på en lång resväg var för att enligt empirin så reste en stor del av respondenterna 1-1.5 timmar per dag. Vi såg även till att täcka in de regioner som hade en representativt högre svarsfrekvens i vår empiri för att bättre komplettera vår persona Alex.

3.1.2 Mål

Alex mål och personlighet konstruerade gruppen med ledord som: punktlighet, kontroll och struktur. Alex är en kvinna med höga mål och ambitioner som tycker om att njuta av det goda i livet. Hon arbetar för att bygga upp en stabil ekonomi och ser sig själv som förälder inom fyra år. När vi utvecklade hennes personlighet blev det naturligt att göra henne till en träningsglad kvinna som är ordningsam. Hon strävar efter att ha kontroll över sina möten och händelser omkring sig och till sin hjälp har hon kalendern i sin mobiltelefon för att organisera sin vardag.

3.2 SEKUNDÄR PERSONA GÖRAN HAGELSSON

Gruppen observerade andra starka behov hos respondenterna: de som pendlade med bil eller annat typ av färdmedel. Det främsta problemet med det kollektiva resandet idag, är priset enligt empirin. Ett annat vanligt problem är risken för förseningar, trånga fordon och resvägar som tar längre tid än vad de borde, vilket får människor att välja bilen istället.

Göran är från en äldre generation än Alex. Göran har ingen akademisk bakgrund men han är målmedveten, vilket har resulterat i att han har gått sin egen väg i livet. Göran har jobbat sedan unga år och är inte rädd att prova nya saker. Detta har fört honom in på arbetet som drivande entreprenör i byggbranchen, vilket avspeglar sig starkt i hans livsstil. Göran är gift med Anna som är några år yngre än honom, Göran och Anna bor tillsammans i Åsa. De har två vuxna barn tillsammans, den yngsta flyttade ut för ett par år sedan. Han kommer ofta i kontakt med ny teknik i sitt arbete vilket har givit honom ett intresse att hålla sig uppdaterad med det senaste i hemmet. Görans yrke kräver att han håller ordning på sin kalender då han är delägare i firman. Görans arbete består av långa dagar på kontoret med frekvent planerade möten. Mötena är av affärskarakter som är spridda i Göteborgs stad. Vid mötestillfällena knyter Göran nya kontakter och tar sig an nya uppdrag. Utanför arbetet tycker Göran om att gå ut och träffa vänner. De gillar att gå och titta på fotboll och dricka ett par öl eller köra ett par rondor bowling.

3.2.1 Resvanor

Göran pendlar med bil till kontoret varje dag då han tycker att kollektivtrafiken är dålig och saknar komfort. Med bilen får han dock trängas i rusningstrafiken men kan lätt planera resan så att han är framme i önskad tid vilket vi kan observera i vår empiri. Dock så hade han gärna åkt kollektivt för avslappningen och miljöns skull, om resorna var bättre anpassade.

Görans färgblindhet har försämrat hans seende. Han har svårigheter med att använda flera av de populära resapparna på grund av den lilla texten och undermåliga konstrasten.

3.2.2 Mål

Göran har lång arbetslivserfarenhet, hans chefsposition har gjort honom till en person som tycker om att arbeta och utveckla sitt företag. Som person är Göran avslappnad och tycker om att kunna göra smarta val. Sedan barnen flyttade hemifrån har han lagt mycket mer fokus och tid på arbetet. På helgerna träffar han gärna barnbarnen och bjuter in familjeväänner på middagar.

ALEXSVENSSON

PERSONA

ÅLDER	27
EKONOMI	Stadig Inkombit
CIVILSTATUS	Sambo, inga barn
BOR	Västküsten
MOTIVATION	Äktiv & Medveten Livsstil
KON	Kvinnor
ANSTÄLLNING	Helsecenterställd
UTBILDNING	Äkademiker

PERSONLIGHET	Negativ	Positiv	Neutral
ATTITUD	Okritisk	Kritisk	Udmärkt
RESEVANOR	Invändig	Positiv	Komfortabel & Bekvämt
RESEPROBLEM	Pendlar dagligen till jobb	För dyr	Kräver möjlighet med byte
TRÄGSTADUS	Tid & Buss	Semesterrereor	Tidstatus

ÅLDER	60
EKONOMI	Stadig Inkombit
CIVILSTATUS	Gift, barn och barnbarn
BOR	Utanför stan
MOTIVATION	Familjen
KON	Man
ANSTÄLLNING	Meldagsanställd
UTBILDNING	Utdrönings- Efterskola/ gymnasial

PERSONLIGHET	Relativt	Positiv	Attentiv	Umedveten
ATTITUD	Öppen	Kritisk	Uprörande	Bosatt
RESERVOR	Sparsamhet	Bil	Tidvärde	Personer, värderingar
RESPONSER	Frustad	Förståelse	Doktor, helse- helse	Kamrater, kollegor, medarbetare

BIOGRAFI
Jag heter Alex och är 27 år gammal. Efter min högskoleutbildning fick jag en trainee tjänst inom offentlig sektor där jag i dagaläget jobbar med att utveckla företag. Jag har också min polkvinor bar i en hyreslägenhet i centrala Göteborg. Mitt arbete inom offentlig sektor ligger i en annan stad. Jag värnar om miljön och har en stark social anständighetsinställning till att jag äger kollektiv till och från arbetet. Priset är även en faktor som spelar in. På fridtid bjuder jag gärna hem mina vänner på middag och ett gott vin och tränar gärna ute i naturen.

SOCIALT LIV
• Universitetsvänner
• Arbetskamrater
• Barnmedvärder

INTRESSEN
• Mat & Dryck
• Sport
• Training
• Shopping
• Fritidsliv

BETEENDE
• Kritiskt granskande
• Underkändande
• Går för nya teknika
• Berörningar
(men saknar kärlek)

LIFE GOALS
• Familj
• Karriär
• Sociala aktiviteter
• Nyta av livet

END GOALS
• Att medverka om problem
innan de blir kritiska
• Ordning & Reda
• Hålla ifred

EXPERIENCE GOALS
• Känslan av att ha kontroll

BIOGRAFI
Jag heter Göran och är 50 år, tenkanterpriseras till en viss grad då minnen ingrävtas men varje gång då jag tänker till min körkort, mina barn, mina vänner och mina kollegor. Jag har också en stor passion för att arbeta men jag tycker inte att det är alltid lätt att göra det. Jag har också en stor passion för att vara med och leda av företag, och anordna möten för att diskutera idéer och lösningar. Jag har också en stor passion för att vara med och leda kollektiv. Jag tycker att det är viktigt att ha en balans mellan att vara med och leda kollektiv och att vara med och leda företag.

SOCIALT LIV
• Ärkeherrsparte
• Familj
• Släkt

INTRESSEN
• Tidningar
• Förfäder
• Sport
• Problemer
• Bina

END GOALS
• Förståelse
• Pol. att ha i ämnet, teknik
• Jobba
• Lycka vid sidan
• Lycka vid sida

EXPERIENCE GOALS
• Köra bil
• Avgörande
• Social

Figur: 3.1 Primär Persona Alex Svensson (Bilaga A)

GÖRAN HAGELSSON

SEKUNDÄR PERSONA

Ålder	60
Ekonomi	Gift, barn och barnbarn
Civilstatus	Utanför stan
Bor	Familjen
Motivation	Man
Kon	
Anställning	Meldagsanställd
Utbildning	Utdrönings- Efterskola/ gymnasial

Personlighet	Relativt	Positiv	Attentiv	Umedveten
Attitud	Öppen	Kritisk	Uprörande	Bosatt
Reservor	Sparsamhet	Bil	Tidvärde	Personer, värderingar
Responsor	Frustad	Förståelse	Doktor, helse- helse	Kamrater, kollegor, medarbetare

BIOGRAFI
Jag heter Göran och är 50 år, tenkanterpriseras till en viss grad då minnen ingrävtas men varje gång då jag tänker till min körkort, mina barn, mina vänner och mina kollegor. Jag har också en stor passion för att vara med och leda av företag, och anordna möten för att diskutera idéer och lösningar. Jag har också en stor passion för att vara med och leda kollektiv. Jag tycker att det är viktigt att ha en balans mellan att vara med och leda kollektiv och att vara med och leda företag.

SOCIALT LIV
• Ärkeherrsparte
• Familj
• Släkt

INTRESSEN
• Tidningar
• Förfäder
• Sport
• Problemer
• Bina

END GOALS
• Förståelse
• Pol. att ha i ämnet, teknik
• Jobba
• Lycka vid sidan
• Lycka vid sida

EXPERIENCE GOALS
• Köra bil
• Avgörande
• Social

Figur: 3.2 Sekundär Persona Göran Hagelsson (Bilaga A)

4 SCENARIOS

I följande avsnitt visas utvalda scenarios utvecklade som StoryBoards och även två Edge-Case scenarios i dikterad form. Övriga scenarios samt tydligare illustrationer hittas i Bilaga B.

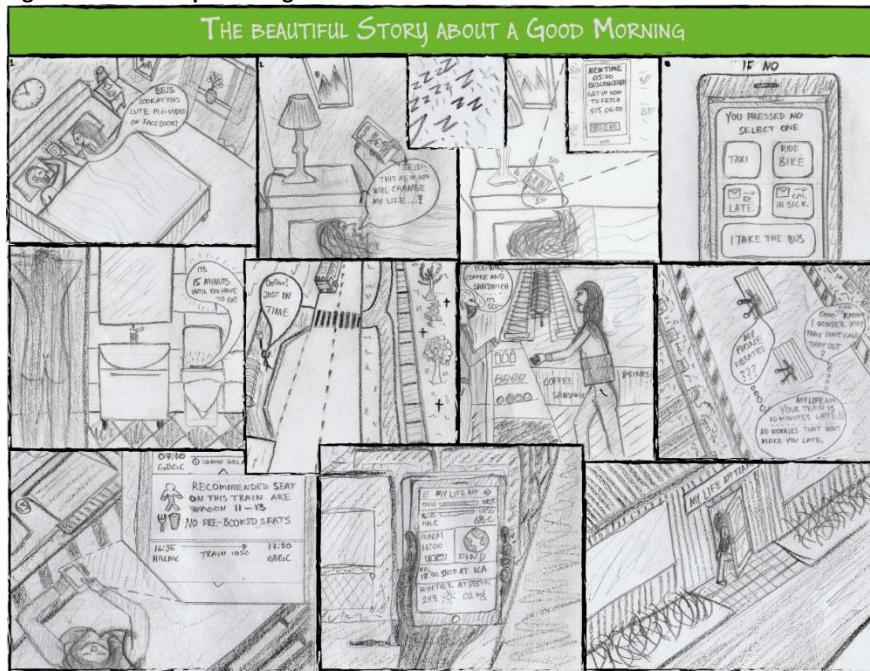
4.1 KONTEXTSCENARIO



Problembeskrivande StoryBoard baserad på, Cooper et al. (2014). Visar på ett balanserat scenario. Karaktären baserad på den primära persona, blir varken tidig eller sen till målet men många stressande moment infinner sig längs vägen till målet.

4.2 KEY-PATH SCENARIO

Figur 4.2 Basserd på lösning för Primär Persona



Denna StoryBoard illustrerar hur en bra morgon skulle kunna se ut vid användandet av MyLife appen. En morgon där yttre faktorer inte påverkar vår persona negativt, utan guidar denne till målet på ett smärtfritt och tilltalande vis.

4.3 VALIDERINGSSCENARIO

4.3.1 Edge-case scenario - Kalender poster krockar

Alex har anslutit två olika kalendrar till sin LifeApp varav en är hennes arbetschema. När Alex vaknar på morgonen och tar hon upp telefonen och ser en ny notifikation från LifeApp där det står att det finns ett val som behöver göras gällande dagens schema. När hon öppnar LifeApp ser hon på dashborden en notisruta högst upp på skärmen, där observerar hon att hennes kl 16 möte krockar med ett inplanerat möte med en vän från skoltiden. När Alex öppnar startskärmen finns det en ruta som informerar henne om dubbelbokningen samt en funktion där hon enkelt kan välja vilket möte hon vill prioritera eller om hon vill bli påmind senare. På notisen finns en knapp som föreställer en klocka, trycker hon på den kommer valet att finnas längst ner på dashborden för att besvaras senare. Den försvinner automatiskt när starttiden för båda mötena har passerat. Det finns även en dropdownmeny där hon väljer vilken kalender post som ska prioriteras.

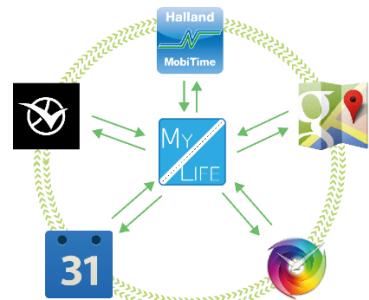
4.3.2 Edge-case scenario - Tiden är för kort för att kunna tas sig mellan platser

Alex möte tog längre tid än planerat vilket betyder att hennes resa till nästa möte måste planeras om för att hon ska hinna i tid. När mötet är slut tittar hon på sin telefon, hon har fått en notis ifrån MyLife App. Det står: öppna MyLife för att se möjliga resvägar. Resvägen som rekommenderas är taxi men det finns även möjliga busslinjer som går att ta för att komma i tid. Det står även hur försenad hon kommer att bli om hon väljer annat resesätt.

5 DESIGN (LÖSNING)

Användarna möts vid första uppstartstart av en "steg för steg" beskrivning om vad appen kommer att hjälpa dig med och varför användaren skall börja använda den. Steg 1 och 2 består av information, i steg 3 ombeds användaren att koppla ihop sina applikationer med MyLife app.

MyLife skapar en koppling mellan användarens reseappar och kalender för att ge användaren ett automatiserat resande, information om förseningar och förslag på ändringar av resvägen under resans gång.



Figur 5.1 MyLife App – Hubcosystem

I steg 4 startar användaren appen för första gången. Användaren får en automatiskt genererad "startskärm" där dagens resor visas, alarmklocka, kartfunktion och kalender. Användaren har möjlighet att anpassa startskärmen med olika tillgängliga moduler beroende på vilka applikationer användaren har kopplat till appen. Grundidén är att kopplingen mellan användarens kalender och tillgängliga transportslag görs. Appen förutspår och föreslår resor, notifierar även användaren när det är dags att ta sig till bussen/tåget eller liknande för att hinna i tid innan avgång. Längst upp till höger har användaren alltid tillgång till inställningar i appen.

Figur 5.2 I prototypen ser inställningslistan ut så här:

Widgetmoduler (Hur skall startskärmen se ut? Vad skall visas? Användaren bestämmer.)

- Alarm
- Väder
- Karta
- Kalender

Anslutna Appar / enheter (Här kan användaren ansluta fler appar eller kringenheter)

Anslutna Appar

- Kalender (Personlig kalender för att matcha mot avgångar i kollektivtrafik.)
- Things (To-Do app för att matcha mot avgångar)
- Hallandstrafiken (Ett av resebolagen vår persona använder)
- Västtrafik (Ett av resebolagen vår persona använder)
- Arbetsschema (Vår personans arbetsschema för att matcha avgångar)
- Lägg till fler appar + (Möjlighet att lägga till fler appar till MyLife)

Anslutna Enheter (Möjlighet att ansluta tex smartwatch eller aktivitetsarmband)

Mina transportmedel (Möjlighet att ange om användaren har tex, bil, cykel osv) (Används som alternativa transportmedel)

Mina vanor (Möjlighet att individanpassa tiden att ta sig till station) Om man har några hinder eller dylikt)

Mina Notiser (Notisinställningar.)

Tillbaka på startskärmen har användaren en widgetmodul som heter "Var är transporten?" där användaren får upp en karta där de kan se problem på förvald aktuell resesträcka samt vart bussen, tåget, färjan eller dylikt befinner sig.

I widgetmodulen "dagens resor" får användaren en översikt över vilka resor som är planerade för dagen. Det finns två knappar i denna widgetmodul. Knappen reseöversikt ger användaren möjlighet till en större och mer detaljerad bild av dagens resor. Varje resa listas och möjlighet till mer information om respektive trafikslag finns, samt eventuella problem och om dessa kommer att påverka ankomsttiden till destinationen. Från denna funktion kan även användaren välja att ändra en resa, om något oförutsett uppstår. Användaren har även en knapp till ändra resväg från modulen "dagens resor". Väl inne på: "ändra resväg" får användaren upp en dropdown meny

med dagens resor. Under dropdown menyn finns ett antal tillgängliga resesätt som användaren kan välja istället för den fördefinierade resan. Efter valet får användaren upp en bekräftelse på ändringen och ankomsttider uppdateras.

Appen är i sig en suverän app, där startskärmen är mindre suverän än undermenyerna och inställningsmenyn. Vi har även en transient del där notiserna dyker upp sömlöst vid låst läge. Detta även när appen informerar om förändringar i trafiken. I prototypen har vi simulerat ett scenario där den aktuella busslinjen har drabbats av förseningar på 20 minuter och användaren får en fråga om hon vill gå upp tidigare eller ej för att komma fram till destinationen i tid. Om användaren klickar ja så planeras dagen om och användaren får en påminnelse innan det är dags att gå till bussen. Om användaren klickar nej, får hon möjligheten att välja ett alternativt färdsätt eller helt enkelt planera om dagen och notifiera kollegorna om att hon blir sen.

5.1.1 Principer

Gruppen har använt sig av en designprincip där användarens mål står i fokus. Under analysen av vår insamlade empiri och vid problemformuleringen förstod gruppen att vår artefakt bör vara individanpassad. Där med ge möjligheter för användaren att kunna anpassa den för ett egna behov. Detta var en av anledningarna till att vi valde att skapa en startsida av widgetmoduler där användaren kan justera vad de själva prioriterar högst i relation till sina resvanor och vardag.

5.1.2 Ramverk

Goal Directed Design kändes till en början komplext och svårgreppat, men efter att gruppen arbetade aktivt tillsammans med metoden ökade förståelsen för ramverket samtidigt som den implementerades i vårt arbete. Då artefakten kom att bli individanpassad hjälpte GDD till att designa för målet och i vårt fall, användarens mål.

5.2 HUR ADRESSERAR VÅR DESIGN, PERSONANS ANVÄNDNINGSMÅL?

Vår primära persona beskriver en generaliserad bild av det problem som vi har identifierat ur datan. Vi har riktat in oss på informationsproblem. Ett av våra huvudmål är att ge användaren viktig information i fickan och hjälpa henne att nå sitt mål utan att påverkas av förseningar.

Vår sekundära persona är för tillfället inte en person som reser kollektivt, i dagsläget upplever han att avgångarna är för dåliga och han tappar tid. Vårt mål med denna persona är att möta behovet hos alla människor som inte pendlar kollektivt, i hopp om att få fler att åka kollektivt. Med MyLife app blir det kollektiva resandet lättare och mer automatiserat än tidigare. Det fanns ett stort problem som var överrepresenterat i vår empiri, priset. Respondenterna beskrev priset och prisvärdheten som vi utforskade från ett annat perspektiv. Faktan är enkel, om fler åker kollektivt på ”rätt” tider blir det billigare för alla, vilket kommer skapa en positiv trend. Vi hoppas att MyLife ska vara ett steg i den riktningen. Genom att hjälpa människor att göra smartare res-val så kan resenärerna spridas ut över avgångarna för att skapa bättre komfort för alla. Med hjälp av MyLife App kan resenärernas beteende kartläggas och bussar och tåg kan enkelt planeras in för att möta antalet passagerare vid populära restider, samt att användaren själv väljer sin komfort nivå.

5.3 VISUELL DESIGN

Gruppen har jobbat med en visuell struktur som är enkel och igenkännlig. Vi har undvikts för mycket färg och jobbat efter en gråskala för att främja kritikmöjligheter. Utifrån vår observation fick gruppen intrycket av att många resenärer var stressade och inte hade tid att sätta sig in i en avancerad artefakt. Utifrån dessa tankar har gruppen utvecklat artefakten med flexibla widgetmoduler där användaren anpassar och visar den information som är

relevant. I prototypen har vi byggt enkla element i gråskala med två accentfärger för att indikera olika lägen i appen. Ett medvetet val från gruppens sida för att främja kritikmöjligheter och inte göra artefakten för detaljerad. Valet av appbaserad artefakt baserade gruppen på att våra respondenter från empirin var på språng och behövde en mobil plattform.

6 REFERENSER

Cooper, A., Reimann, R., Cronin, D., & Noessel, C. (2014). *About Face: The Essentials of Interaction Design, Fourth Edition*. Indianapolis: Wiley

Buxton, B. (2007). *Sketching User Experiences: Getting the Design Right and the Right Design*. San Francisco: Morgan Kaufmann.

BILAGOR - MYLIFE APP

Projektrapport Interaktionsdesign DDI-14

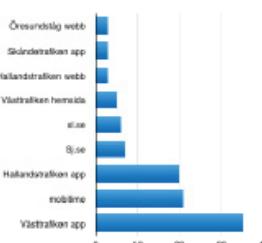
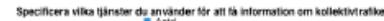
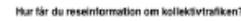
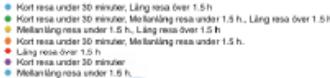
Patrik Lundin 840421
Simon Turesson 920602
Melos Bunjaku 920715
Per Sonberg 900424
Hedir Khazal 941211

patlun14@student.hh.se
simtur14@student.hh.se
melbun14@student.hh.se
person14@student.hh.se
hedkha14@student.hh.se

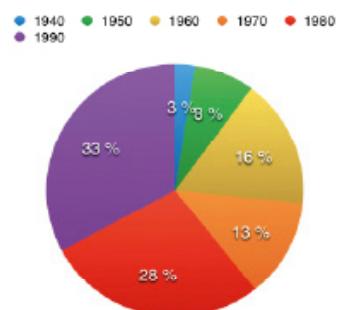
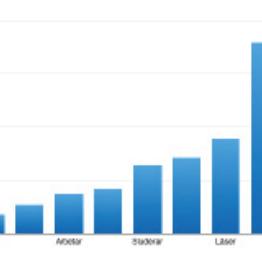
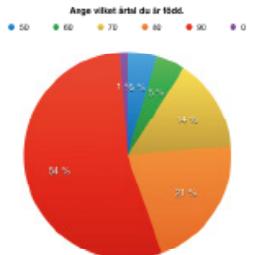
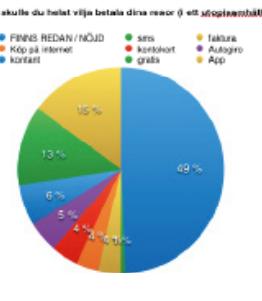
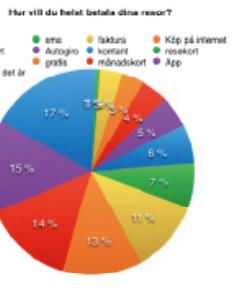
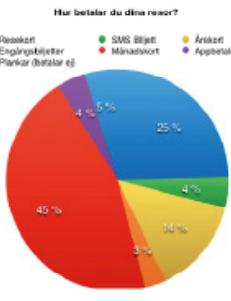
Bilaga A - Empiri

Enkät svar

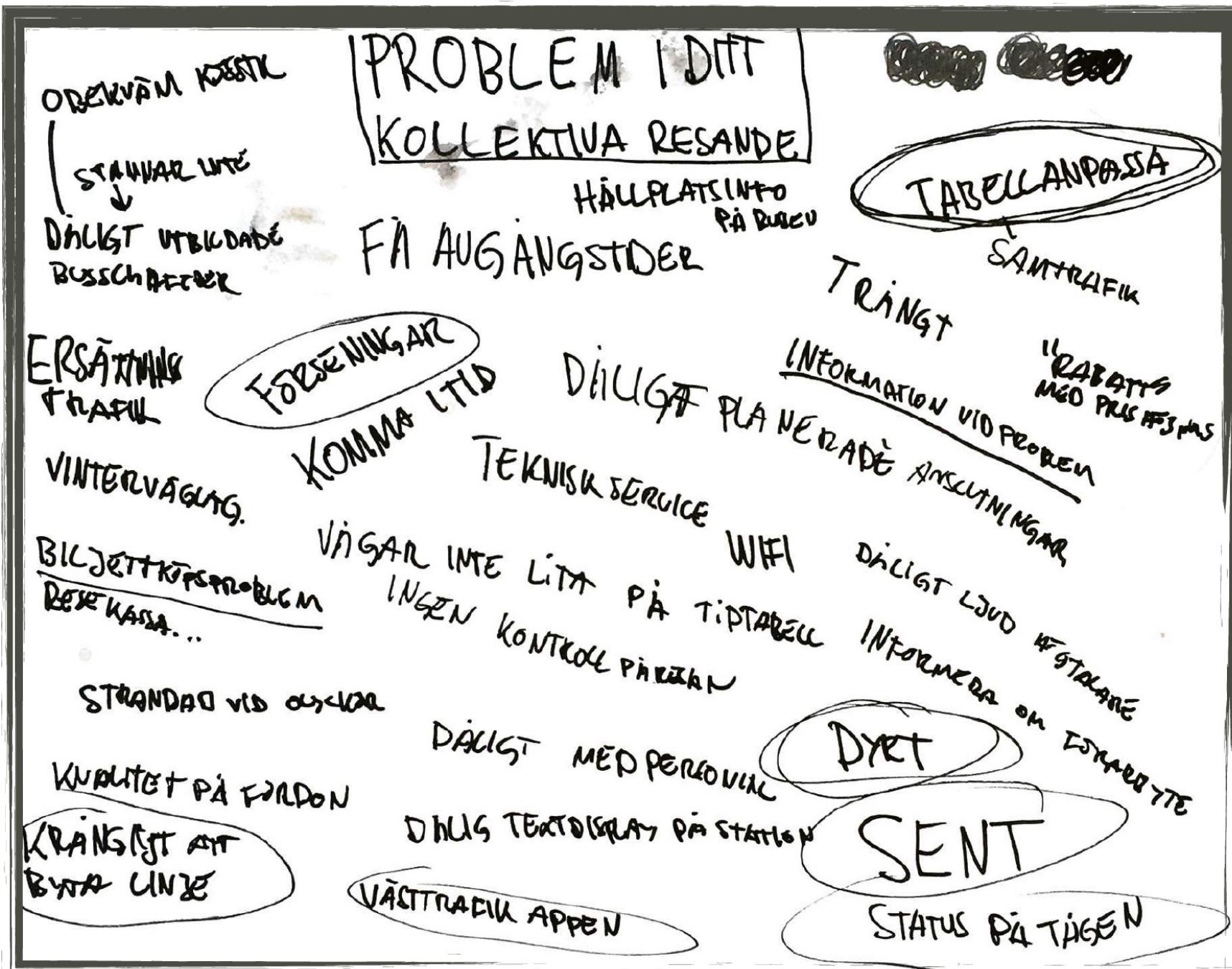
251 svarade JA på frågan om de pendlade.



Varför pendlar du inte?



Bilaga A - Trender i frisvarsfrågor - Problem



Bilaga A - SAMMANFATTNING INTERVJUER

Simon

Sammanfattning av intervju med man 18 år.

Intervjun genomfördes med en tonårsunge i 18års åldern. Samuel bor strax utanför Varberg. Han är en glad kille som gillar att träna, hänga med kompisar eller träffa sin flickvän. Samuel får sitt resekort betalt av fotbollsgymnasiet i Göteborg, så har bryr sig inte om priset. Samuel pendlar till skolan i Göteborg, dagligen. Utöver pendlingen till skolan reser han även till arbetet i Ullared, där han jobbar på restaurangen på Gekås. Han tycker för det mesta att resandet går bra, men ser stort problem i anslutningar mellan buss och tåg, samt att det är för få avgångar. De få få gånger tåget är sent leder ibland till att han kommer för sent till skolan eller sent till arbetet. Det är främst tågen som är försenade.

Samuel tycker att det är skönt att resa kollektivt då han slipper att engagera sig i transporten. I början hade han svårt att ”förstå” resesystemet, men nu när han har fått in rutin kollar han inte ens på tidtabellen. Samuel hade uppskattat ett bättre informationssystem, framförallt vid förseningar och trafikproblem.

Patrik

Sammanfattning av intervju med kvinna 27 år

Den intervjuade är en kvinna på 27 år, bor i Partille utanför Göteborg med sin sambo och hans två barn. Hon studerar på Göteborgs Universitet och pendlar mer eller mindre dagligen till och från skolan. På helgerna arbetar hon och då är det bilen som gäller. Vad det gäller att upptäcka nya platser är det också primärt bil som används.

Den intervjuade ser inga större problem med Göteborgs lokaltrafik men tycker i bland att informationen kan vara bristfällig kring problem. Hon är missnöjd med betalnings systemet och hade önskat att systemet själv kände av om hon gick på och av en buss. Hon kan ibland uppleva att där är trång och okomfortabelt att åka kollektivt men ser inte riktigt hur det skulle kunna förändras.

Hedir

Sammanfattning av intervju med man 26 år.

Min intervju person är en man på 26 år. Han har inga barn för tillfället och bor med sin sambo på söder i centrala Stockholm. På fritiden tycker han om att äta god mat med god dryck till, träna på gymmet, sport i stor allmänhet, lyssna på musik som faller honom i smaken, hålla på med datorer och teknik då han är civilingenjör men även för att han har ett stort intresse för just det och sist men inte minst så tycker han om att resa. Han pendlar (ensam) till och från jobbet dagligen och flyger två gånger i veckan. Som det ser ut idag så tycker han att det är aldeles för få tågavgångar.

Ett problem som han lyfte fram var att han under julen 2014 åkte från Göteborg till Västerås och SJ tåget var i tid, men att han under resan fick stå stilla på rälsen, så dem blev försenade ändå.

Han brukar använda sig av mobilappar för respektive företag som han ska åka med eller bokmärkta hemsidor. Sms och notiser i mobilen tycker han fungerar som en bra uppdatering av information om förseningar etc. Han nämnde att i hans utopisamhälle så är RFID den bästa lösningen för betalning.

Bilaga A - SAMMANFATTNING INTERVJUER

Per

Sammanfattning av intervju med man 24 år.

Intervjuen genomförde jag men en klass kompis ifrån gymnasiet som jag inte har talat med på länge. Intervjun hade jag bokat ett par dagar innan, så personen var förberedd. Intervjuerna utfördes på telefon. Jag valde att intervju honom för att jag vet att han har mycket erfarenheter inom kollektiv pendling.

Han har åkt buss tidigare men har precis fått körkort vilket har gjort att han endast reser med bil då han är bosatt ute på landet och förbindelserna är dåliga. Åker oftast själv, ibland med vänner. Innan han fick körkort brukade han använde buss för att utforska nya platser, för det var det ända sättet att ta sig runt. Han har fått uppleva förseningar och andra problem med buss och vikten av att resa i god tid. Som betalning vill ha genom sen en typ av "nota" som faktureras. Priserna sjukter och det uppstår förseningar för att kompensera mot kunderna.

Melos

Sammanfattning av intervju med man 33 år.

Shkumbin Bunjaku är en 33-årig man som pendlar emellan Falkenberg och Göteborg. Han brukar pendla dagligen till arbetet och har därför ett pendlarkort som han betalar månadvis personligen på en automat eller på pressbyrån. Under tågets resa så brukar Shkumbin inte göra mycket förutom att se på serier i mobilen, eller vila och nämner att han därför inte har något behov utav några extra tjänster under resans gång.

Frågor om tåg-gps och liknande var ej något som intresserade Shkumbin, utan han fokuserade mest på när han kommer fram med det tåg han åker, än vart själva tåget är, vilket stärker det faktum att de flesta SMEs tänker inte på själva resan, utan snarare på målet.

Däremot så nämner Shkumbin likt andra SMEs att förseningar på tågen orsakar en viss obalans i hans vardag då han ofta kommer försent till arbetet om tåget i sig är försenat. Under denna situation så brukar Shkumbin inte göra mycket förutom att acceptera det faktum att han ej kommer att komma i tid.

I frågan om han hade tagit ett tidigare tåg ifall informationen fanns, så sa Shkumbin att han hade gjort det och att vakna tidigare inte hade varit något problem - men han nämnde även att trots förseningar så var inte konsekvenserna allt för grova, utan dagen kunde fortsätta utan några större förhindringar.

Slutligen så fick Shkumbin reda på att tågen hade gratis wifi, vilket var något han tyckte var dåligt informerat.

Bilaga A - PERSONA ALEX

ALEXSEVENSSON

PERSONA

ÅLDER 27

EKONOMI Stadig Inkomst

CIVILSTATUS Sambo, inga barn

BOR Västkusten

MOTVATION Aktiv & Medveten Livsstil

KÖN Kvinna

ANSTÄLLNING Heltidsanställd

UTBILDNING Akademiker

Utåtriktad

Positiv

Bekväml

PERSONLIGHET



ATTITYD

- Kritisk
- Utåtriktad
- Positiv
- Komfortabel & Bekväml
- Punktlig

RESEVANOR

- Pendlar Dagligen till jobb
- Tåg & Buss
- Semesterresor

RESEPROBLEM

- Förseningar
- För dyrt
- Krängligt med byte
- Tågstatus



BIOGRAFI

Jag heter Alex och 27 år gammal. Efter min högskoleutbildning fick jag en trainee tjänst inom offentlig sektor där jag i dagsläget jobbar med samhällsutveckling. Jag och min pojkvän bor i en hyresrätt i utkanten av centrala Göteborg. Mitt arbete inom offentlig sektor ligger i en annan stad. Jag värnar om miljön och det är en av anledningarna till att jag åker kollektivt till och från arbetet. Priset är även en faktor som spelar in. På fritiden bjuder jag gärna hem mina vänner på middag och ett glas vin och tränar gärna ute i naturen.

SOCIALT LIV

- Universitetsvänner
- Arbetskamrater
- Barndomsvänner

INTRESSEN

- Mat & Dryck
- Resor
- Träning
- Shopping
- Friluftsliv

BETEENDE

- Kritiskt granskande
- Undersökande
- Gillar nya tekniska lösningar
(men saknar kunskap för att använda dem)

LIFE GOALS

- Familj
- Karriär
- Bra ekonomi
- Njuta av livet

END GOALS

- Bli medveten om problem innan de blir kritiska
- Ordning & Reda
- Hålla tiden

EXPERIENCE GOALS

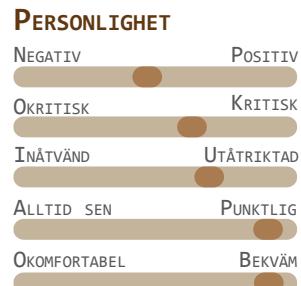
- Känslan av att ha kontroll

Bilaga A - PERSONA GÖRAN

GÖRAN HAGELSSON

SEKUNDÄR PERSONA

ÅLDER	60
EKONOMI	Stadig Inkomst
CIVILSTATUS	Gift, barn och barnbarn
BOR	Utanför stan
MOTIVATION	Familjen
KÖN	Man
ANSTÄLLNING	Heltidsanställd
UTBILDNING	Eftergymnasial



- RESVANOR**
- SEMESTERRESOR
 - BIL
 - TJÄNSTERESOR MED TÅG OCH FLYG

- RESPROBLEM**
- RUSNINGSTRAFIK
 - FÄRGBLIND
 - ÖNSKAR BÄTTE TEKNIK
 - KRÄNLIG KOLLEKTIVTRAFIK



BIOGRAFI

JAG HETER GÖRAN OCH ÄR 60 ÅR, TEKNIKINTRESSERAD TILL EN VISS GRAD DÄ TEKNIKEN UNDERRÄTTAR MIN VARDAG PÅ KONTORET, MEN HAR VISSA SVÄRIGHETER ATT FÖRSTÅ. ÄR ENTREPENÖR. PLANERAR MÖTEN OCH DYLIKT PÅ TELEFONEN OCH FÖRBEREDER ALARM I MOBILEN FÖR ATT ANPASSA MIN DAG EFTER DE MÖTEN JAG HAR.

HAR LITE DÅLIG SYN OCH LIDER AV FÄRGBLINDHET, OCH ANVÄNDER DÄRFÖR GLASÖGON FÖR ATT KUNNA LÄSA TEXTER OCH LIKNADE. PENDLAR MED BIL TILL JOBBET VARJE DAG, SKULLE GÄRNA ÅKA KOLLEKTIVT MEN TYCKER DET ÄR KRÄNLIGT.

HAR HSTRU OCH TVÅ VUXNA BARN OCH EN HANDFULL MED FINA BARNBARN SOM JAG GÄRNA SPENDERAR MIN TID MED. NÄR MÖJLIGHET FINNS NÄTVÄRKAR JAG GÄRNA OCH GÄRNA ÖVER EN RUNDA BOWLING.

SOCIALT LIV

- ARBETSKAMRATER
- FAMILJ
- SLÄCKT

INTRESSEN

- TECKNOLOGI
- FOTBOLL
- SIMMA
- PROMENERA
- BOWLA

BETEENDE

- BESTÄMD
- ANALYTISK
- SOCIAL

LIFE GOALS

- BEHÄLLA HÄLSAN
- VARA EN BRA MORFAR
- VINNA PÅ LOTTO
- GÅ I PENSION OCH FLYTTA TILL PORTUGAL

END GOALS

- FÖRUTSPÅ PROBLEM
- FÖLJA MED I DAGENS TEKNISKA UTVECKLING
- LUGN OCH RO

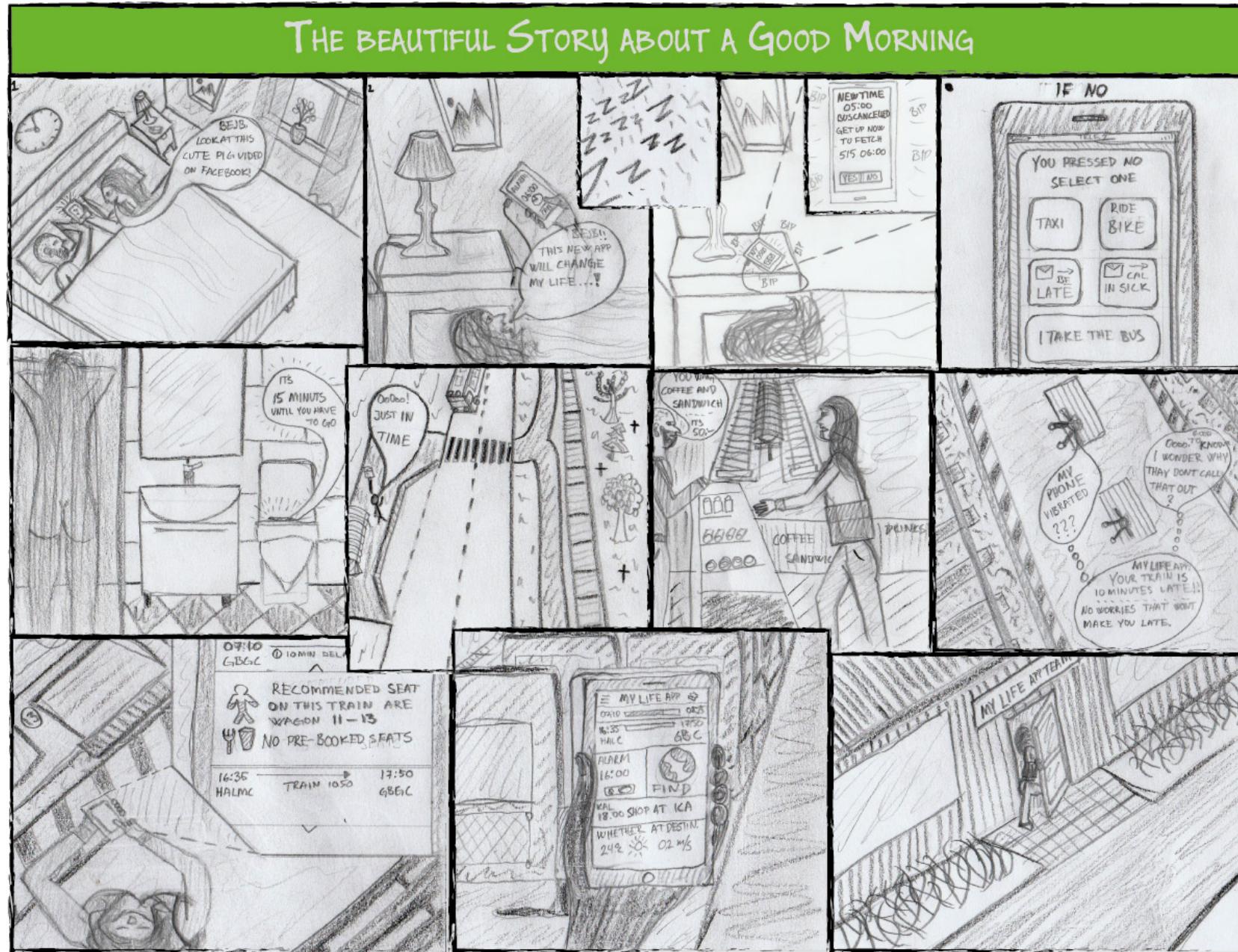
EXPERIENCE GOALS

- KÄNNA SIG SMART
- VARA AVSLAPPNAD

Bilaga B - KONTEXT SCENARIO - ILLUSTRERTAT I STORYBOARD



Bilaga B - KEAPATH SCENARIO - ILLUSTRERTAT I STORYBOARD



Bilaga B - VALIDERINGSSCENARIOS KONTEXT SCENARIO ILLUSTRERTAT I STORYBOARD



Bilaga B - EDGE-CASE SCENARIO

TEXTBASERAT SCENARIO

Kalendrar krockar

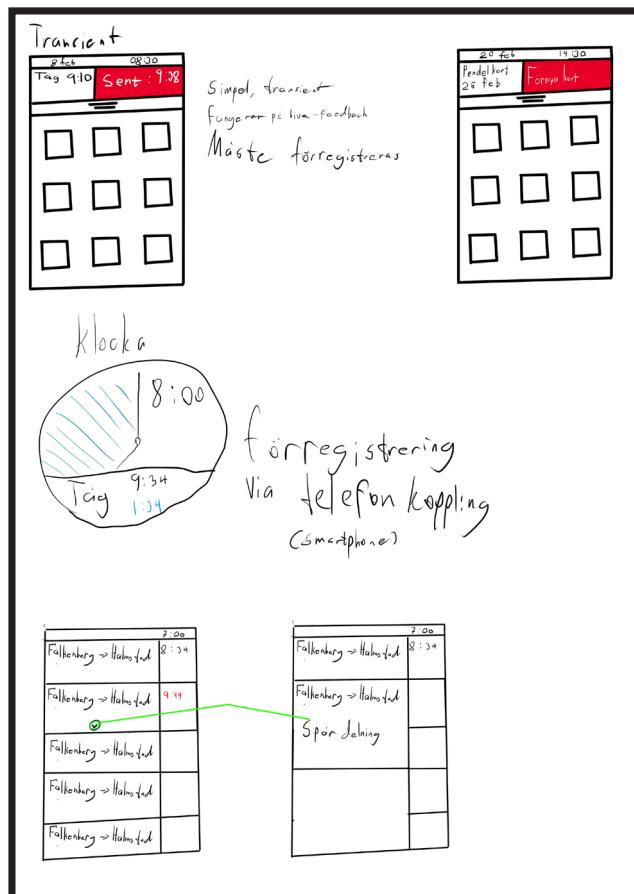
Alex har anslutit två olika kalendrar till sin LifeApp varav en är hennes arbetsschema. När Alex vaknar på morgonen och tar upp telefonen så ser hon en ny notifikation ifrån LifeApp där det står att det finns ett val som behöver göras gällande dagens schema. När hon öppnar LifeApp så ser hon på dashborden en notisruta högst upp på skärmen, där observerar hon att hennes kl 16 möte krockar med ett inplanerat möte med en vän i från skol-tiden. När Alex öppnar startskärmen finns det en ruta som informerar henne om dubbelbokningen samt en funktion som hon enkelt välja vilket möte hon vill prioritera bort, eller om hon vill bli påmind senare. På notisen finns det en knapp som förställer en klocka, trycker hon på den så kommer valet att finnas längst ner på dashborden för att besvaras på senare. Den försvinner automatiskt när start tiden för båda mötena har passerats. Det finns även en dropdownmeny, där hon väljer vilken som ska prioriteras.

Tiden är för kort för att tas sig mellan platser

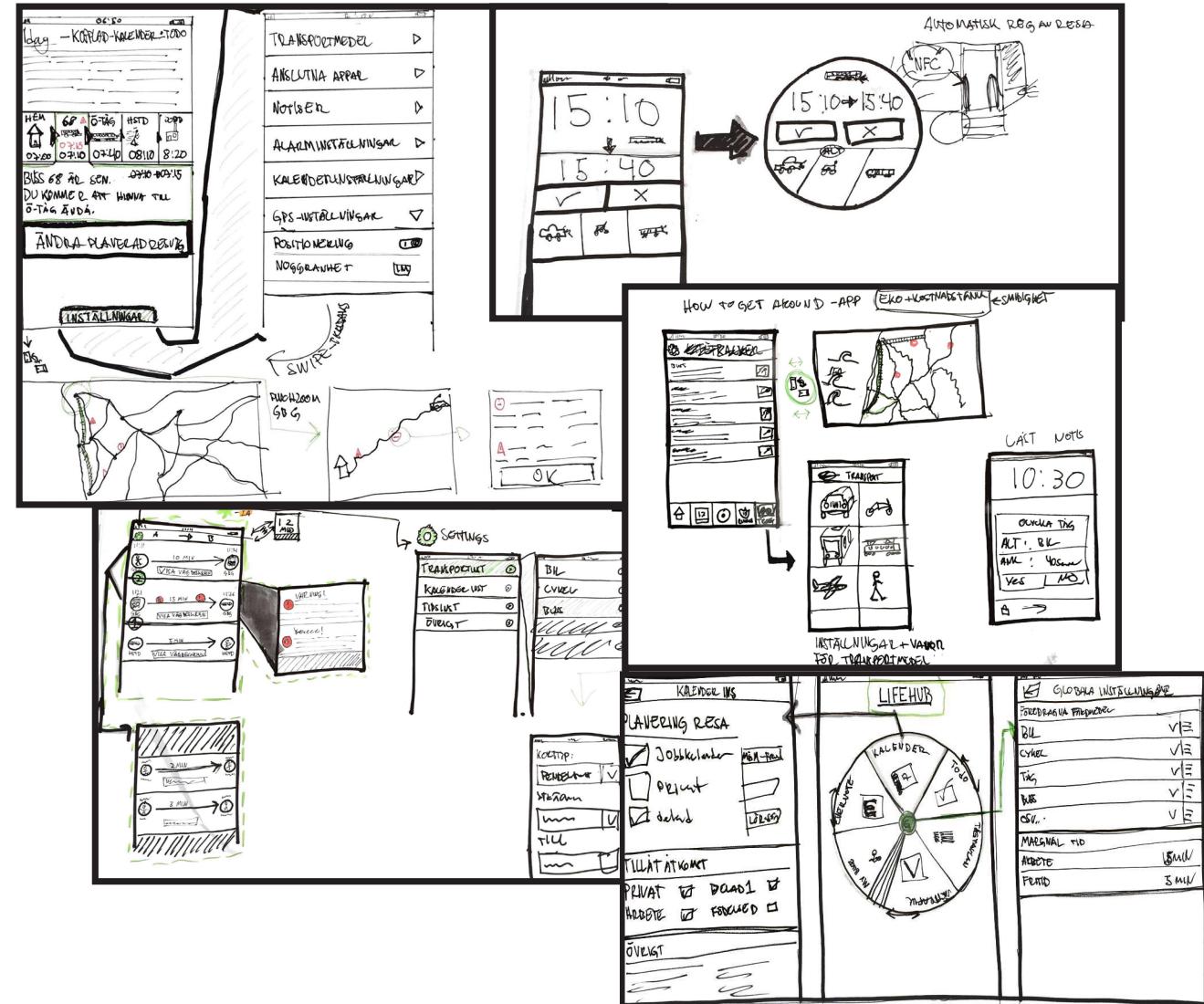
Alex möte tog längre tid än planerat, vilket betyder att henne resa till nästa möte måste planeras om för att hon ska hinna i tid. När mötet är slut tittar hon på sin telefon. Hon har fått en notis ifrån LifeApp. Där står det ”öppna programmet för att se möjliga resvägar”. Resvägen som rekommenderas är taxi. Men det finns även möjliga busslinjer som går att ta för att komma i tid, där står det även hur mycket försent hon kommer fram om hon väljer en väg.

Bilaga C - SKISSEER - DESIGNHISTORIK

Melos

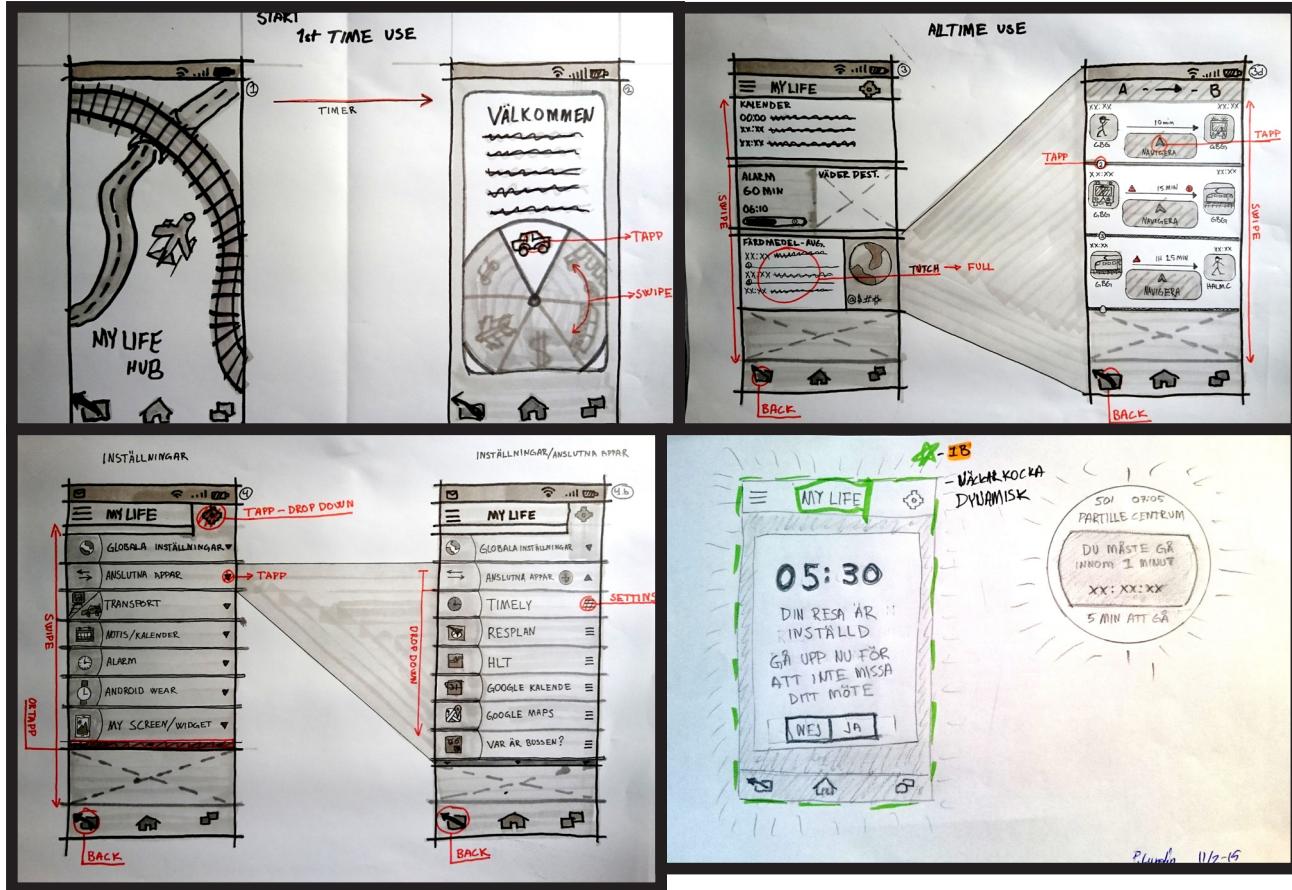


Simon

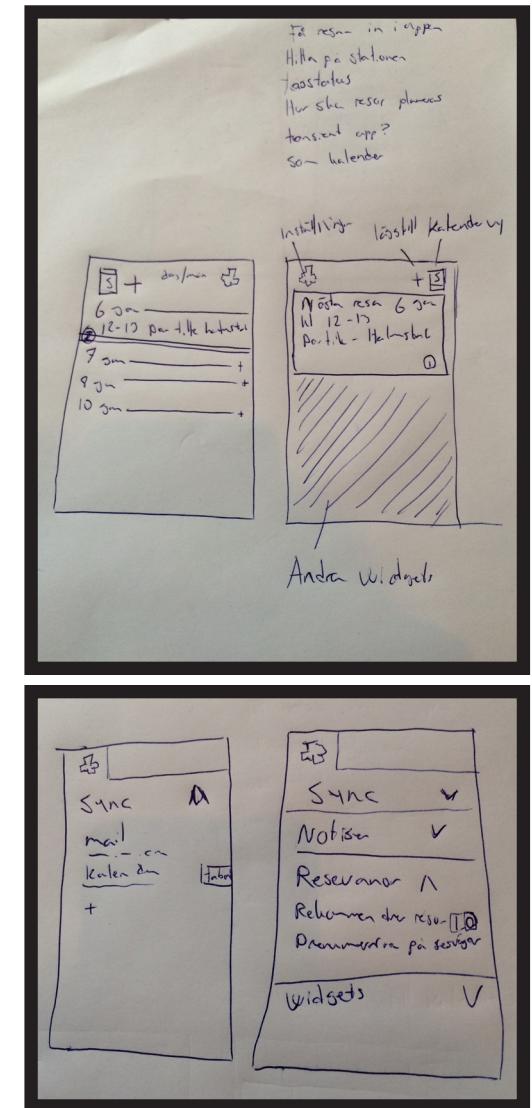


Bilaga C - SKISSEER - DESIGNHISTORIK

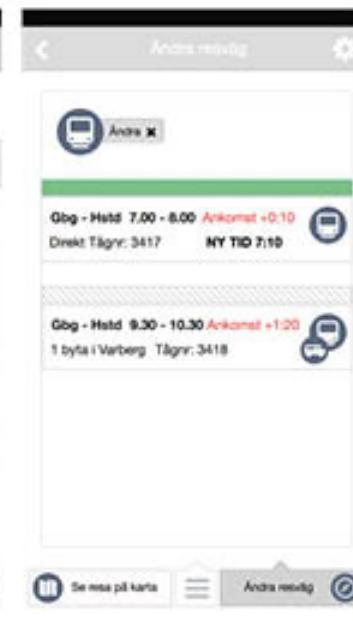
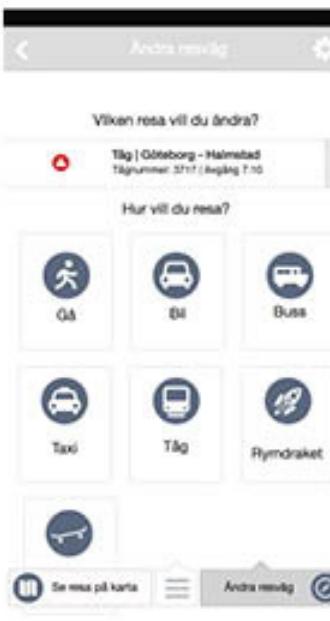
Patrik



Per



Bilaga C - SCREENSHOTS FRÅN PROTOTYP



Bilaga C -SCREENSHOTS FRÅN PROTOTYP

The image displays six screenshots of a mobile application prototype, arranged in two rows of three. The top row shows three identical notifications from 'MYLIFE APP' at 05:30, while the bottom row shows three identical settings screens for 'Inställningar' (Settings).

Notification Screens (Top Row):

Each notification screen shows the time '05 : 30' at the top. The main message is: 'För att hinna till ditt möte 09 : 20 bör du vakna nu.' Below this, it asks: 'Hinner du ta buss 123 om 30 minuter istället? - Den planerade buss 221 är 20 minuter sen.' At the bottom are two buttons: 'Ja' (Yes) and 'Nej' (No). A green checkmark icon with the text 'Vi kommer att notifiera dig när det är dags att gå till bussen.' is shown on the second screen. A red warning icon with the text '⚠️ Vill använda förslag till planerat om dagen.' is shown on the third screen.

Settings Screens (Bottom Row):

Each settings screen shows the title 'Inställningar' at the top. The list of items includes:

- Widgets
- Anslutna Appar / Enheter
- Mina transportmedel
- Mina varor
- Mina notiser

In the second and third screens, the 'Anslutna Appar / Enheter' item has a dropdown arrow indicating it can be expanded. In the third screen, 'Things' is checked. The fourth screen shows the expanded list under 'Anslutna Appar / Enheter':

- Ansluta smartwatch
- Mina transportmedel
- Mina varor
- Mina notiser

At the bottom of the fourth screen, there is a '+' button labeled 'Lägg till fler appar...' (Add more devices...).