

Behovskritik og design

Michael Husen, 1984

Udvikling af teknologi og behov

Det er indlysende, at mennesker ikke altid har haft behov for køleskabe. For 100 år siden var der ingen, der havde behov for køleskabe. Behovet er opstået i løbet af de sidste 50 år, dels fordi køleskabet er blevet opfundet, og dels fordi der er blevet frigjort arbejdskraft fra andre dele af produktionen, så der er blevet tid til overs til også at producere køleskabe. I Europas middelalder måtte 9 ud af hver 10 personer arbejde i landbruget for at producere føde nok til alle. I dag er produktiviteten steget så meget på grund af moderne dyrkningsmetoder og afgrøder, maskiner osv., at kun ca. én ud af hver 10 personer er beskæftiget i den samlede fødevarerforsyning: landbrug, fiskeri, fødevarerindustri, transport og handel med fødevarer. Til gengæld er behovene for andre ting steget i takt med frigørelsen af denne arbejdskraft til andre formål. Vi har i dag behov for ca. 20 m² bolig pr. person (i Danmark), vand- skylende WC i alle boliger, rindende vand i hanerne, 220 volt vekselstrøm i stikkontakterne, køleskabe, cykler, biler, TV- apparater, stort udvalg af personligt tøj, osv. Produktiviteten i industrien stiger hele tiden, fordi der opfindes nye arbejdskraftbesparende metoder. Den stiger i øjeblikket (1984) ca. 5% om året, dvs. at der hvert år produceres 5 % mere pr. arbejdstime. Stigningen kunne bruges til at nedsætte arbejdstiden 5% om året (i forhold til en 40 timers uge vil det sige en nedsættelse på 2 timer om året), men i stedet bruges den til at øge mængden og udbudet af varer og dermed også behovet. Vore behov stiger altså også med ca. 5% om året. Hvad der for 30 år siden regnedes for luksusbehov (f.eks. et TV-apparat, et køleskab, en privatbil), er i dag konventionelle behov, og om 30 år er det måske nødvendige behov. Nøjagtigt som det er gået med f.eks. det indendørs vandskyllende toilet og WC-papiret.

Det forholder sig altså ikke sådan, at mennesker har en bestemt naturlig mængde behov, som de derefter forsøger at få tilfredsstillet gennem at udføre arbejdsprocesser. Det gælder lige så meget omvendt, at menneskers arbejdsprocesser skaber nye behov. Menneskehedens behov udvikler sig hele tiden, og man kan derfor ikke i sig selv sætte nogen velbegrundet øvre grænse for menneskers behov og sige, at over denne grænse bliver behovene falske og overflødige. Men man kan tage de aktuelt eksisterende behov og udøve en kritik af disse, en behovskritik, der peger på, at nogle behov slet ikke bliver opfyldt på den måde, man tror de gør, at tilfredsstillelsen af nogle behov udelukker tilfredsstillelsen af andre behov, samt at tilfredsstillelsen af nogle menneskers behov udelukker tilfredsstillelsen af andre menneskers behov, i den udstrækning dette faktisk er tilfældet. Som følge heraf må man også kunne pege på, hvor svært det er at gennemskue sin egen øjeblikkelige behovssituation, hvis man ud over at se på det enkelte (éndimensionale) behov, man lige netop har i tankerne, også vil tage hensyn til konsekvenserne for de andre behov, man har, og for de behov, andre har (multidimensional behovsanalyse).

Behovet for biler og transport

Et eksempel på behovskritik er Ivan Illich's kritik af transportsystemet, og især bilismen, i *Fartens tyranni*. Hvis man går ud fra, at privatbilen skal spare tid for ejeren, så han bruger mindre tid til transport, er det tvivlsomt, om bilen faktisk opfylder dette behov.

Den typiske amerikanske mand ofrer mere end 1600 timer om året på sin bil. Han sidder i den, mens den kører, og mens den står stille. Han parkerer den og leder efter den. Han tjener de penge, som går til at holde den og til at betale de månedlige afdrag. Han arbejder for at kunne betale benzin, afgifter, forsikring, skatter og parkeringsbøder. Han tilbringer fire af sine seksten vågne timer med at køre eller samle kræfter til det. Og dette tal omfatter ikke den tid, der bruges til andre aktiviteter, som er dikteret af transporten: den tid der tilbringes på hospitaler, i retssale og på autoværksteder, den tid der bruges til at se på bilreklamer eller deltage i forbrugeroplysende møder, for at man kan købe en bedre kvalitet næste gang. Gennemsnitsamerikaneren bruger 1600 timer for at kunne køre 12.000 kilometer, dvs. mindre end 8 kilometer i timen. (Illich s. 23)

Omsat til danske forhold (1984) vil det for en gennemsnitsindtægt være sådan, at udgifterne til bilen udgør ca. 40% af lønnen, svarende til 16 arbejdstimer om ugen. Hertil kommer, at bilismen skaber et øget behov for transport, skaber større afstande mellem f.eks. hjem og arbejdsplads og derfor i almindelighed "gnaver af menneskers livstid". Desuden ødelægger den landskabet, forurener miljøet i byerne med støj og udstødningsluft og dræber og invaliderer et stort antal mennesker hvert år. Illich mener og argumenterer for, at den kritiske fartgrænse er ca. 25 km i timen (den fart, man kan køre på den billige og miljøvenlige cykel). Når hastigheden overskrider denne grænse, kommer samfundets tidsforbrug til transport til at overskride besparelsen. Transportsystemet bliver derved antiproduktivt, dvs. at det ikke længere opfylder men modarbejder sit eget formål.

Design for behov eller profit

I en økonomi, hvor produktionen sker til et marked, hvor varerne skal sælges, bliver det behov, der sætter arbejdsprocessen i gang, tvetydigt. Ganske vist skal varen opfylde et behov hos den, der køber varen (den ukendte konsument og køber), men først og fremmest skal varen, set fra producentens synspunkt, kunne sælges, være salgbar. Og det er ikke altid kvaliteten, varens evne til virkelig at opfylde behov, der gør den salgbar. Det må formodes at medføre begrænset identitet og manglende mulighed for fuld identifikation med sit arbejde, hvis man skal producere eller sælge ting til folk, som man - på et andet niveau, som privatperson, men måske et fortrængt niveau - godt "ved", de ikke har brug for eller dybest set ikke er tjent med at købe, eller som måske direkte er skadelige.

Victor Papanek, som underviser i alternativ industriel design på Purdue University, taler i sin bog *Miljø for millioner* for, at industriel design, planlægningen af den industrielle produktion, skal ske ud fra et hensyn til behov og ikke til profit:

I en tid, der præges af masseproduktion, hvor alt må planlægges og designes, er design blevet menneskets mest effektive middel til at udforme redskaber og miljø (og dermed også samfundet og menneskene selv). Hertil kræves en højt udviklet social og moralsk ansvarsfølelse hos designeren, dybere forståelse af mennesket hos dem, der beskæftiger sig med design og større indsigt i designprocessen fra publikums side.

Design må blive et fornyende og i allerhøjeste grad kreativt redskab på tværs af alle faglige skillelinjer til tilfredsstillelse af menneskehedens virkelige behov. Den må blive mere forskningsorienteret, og vi må holde op med at forurene vor klode med dårlig design. (Papanek s. 7)

Papanek og hans elever har påtaget sig designopgaver for grupper af mennesker, der er underprivilegerede og mere end andre har brug for det, specielt handicappede og indbyggere i de underudviklede lande på jorden. Et eksempel er en billig radiomodtager til brug i fattige landområder, som kan produceres for under 1 dollar og drives af lokalt tilgængelige energikilder som f.eks. komøg. Et andet eksempel er et køleskab til at holde frugten frisk i tropiske områder. Køleskabet kan fremstilles lokalt af lokale materialer og drives ved hjælp af pedaler. Et kvarters træden i pedalerne kan holde køleskabet koldt i 8 timer. Sådan er design tænkt sammen med en flerdimensional og socialt ansvarlig behovsanalyse.

Noter og henvisninger

Artiklen er en bearbejdet udgave af kapitlet "1. fase: Beslutningen" fra M. Husen: *Arbejde og Identitet*, Kbh. 1984.

Ivan Illich: *Fartens tyranni* (Energy and Equity, 1974), Kbh. 1974.

Victor Papanek: *Miljø for millioner* (Miljön och miljonerna, 1970), Kbh. 1972.