

TÆNK ANDER- LEDES

PLADS TIL HALVANDEN

På tegnestuen kørte vi designere rigtig mange timer i S-tog. Året var 1993, og de skramlede, lugtede og larmede. Vi observerede passagererne, tog billeder, tegnede situationer, talte med folk og optog video af, hvad de gjorde, når de tog toget. Vi fandt ud af, at folk medbragte både ski og musikinstrumenter, cykler, barnevogne og juletræer, ja, nogle brugte ovenikøbet toget som flyttebil.

Pladsen i de gamle, skramlede S-tog, der havde været i drift siden 1967, var trang, og de fleste passagerer stod op. Hvis de satte sig ned, var det ofte på det yderste sæde tættest på midtergangen, og folk ville hellere stå i området tæt ved udgangsdøren. Der var virkelig meget hærværk overalt i kupeerne, og gulvene var svære at gøre rene, for sæderne havde mange ben, så der var en kvalmende lugt i mange tog. Det var ikke svært at forstå, hvorfor DSB havde besluttet at udskifte de hårdt brugte, gamle S-tog, der var blevet slidt efter årtier i drift.

DSB havde valgt nye togsæt til S-togene, og opgaven med at designe sæderne blev vundet af tegnestuen Pelikan Design, hvor jeg dengang var praktikant. For

at finde ud af, hvordan vi skulle gribe designet an, studerede vi, hvordan passagererne rent faktisk brugte togene i praksis. Og mens vi kørte rundt fra stop til stop i Storkøbenhavn, begyndte vi at forestille os alle mulige løsninger.

Vores observationer fortalte os, at sæderne skulle udformes, ikke efter dem, der sidder ned, men efter hvordan folk bevæger sig ind i, ud af og gennem toget. Derfor gjorde vi sæderne runde ud mod midtergangen, så det var lettere at komme til og fra sit sæde med to Nettoposer, et træt barn eller en klapvogn.

Vi gjorde siddepladsen ved vinduet til den bedste plads for at friste folk til at sætte sig inderst og dermed fylde toget mere effektivt op fra vinduerne og ind mod midtergangen. Vi designede alle siddeflader som halvanden- eller to en halv-personers bænke frem for individuelle sæder. Det gav mageligt plads uden for myldretiden, og ellers kunne de prøvede københavnere rykke en balle, sidde lidt tæt og give plads til flere med trætte ben.

Vi anvendte også den viden, vi havde indsamlet om passagerernes brug af toget, til at udvide opgaven. Vi foreslog for eksempel, hvordan skillevæggene skulle udformes, og at klapsæder og cykelstativer burde blandes, da det ville være praktisk at kunne hvile sig tæt på sin cykel.

Den britiske designforsker Nigel Cross kaldte i forskningstidsskriftet *Design Issues* i 2004 designere for uopdragne problemløsere. I designet af S-toget gik vi da heller ikke direkte ombord i at designe sæder, som

opgaven egentlig foreskrev, men stillede derimod nogle afgørende modspørgsmål: Hvad ville vi opnå med den måde, vi valgte at indrette S-toget på? Og hvilken rolle skulle sæderne spille i at opnå målet?

I vores tilfælde blev svaret, at sæderne ikke blot skulle tilbyde et sted at sidde, men også bidrage til at lette passagen i toget – selv med meget og forskelligartet bagage. Designet skulle få folk til at opleve et åbent og overskueligt sted, hvor det var relativt let at finde en plads, og, måske knap så logisk, også gøre det lettere at stå op.

Som med designet af sæder og interiør i et S-tog er der altid mange mulige løsninger og forskellige ideer i en designproces. Som følge deraf undersøger designere løbende, om de ideer, de arbejder på, faktisk bidrager med andet og mere end det, opgaven lægger op til. Denne pingpong mellem designerens undren og den mulige løsning ændrer næsten hele tiden den måde, designer og opdragsgiver forstår designudfordringen på. Det er kernen i professionelt designarbejde, og det er sådan, designeren forædler den enkelte ide fra en løs tanke til et konkret produkt.

TRYLLEKUNSTNER TÆNDER LAMPE

Ideer kan komme pludseligt – det kender de fleste. Under et langt, varmt brusebad eller en rask gåtur i skoven, hvor den nye haveplan, et forretningskoncept eller layoutet til biavlernes nye hjemmeside med et virker indlysende. Men hvis man ikke har en systematisk

måde at forædle ideerne på, kan de vise sig utilstrækkelige eller helt udeblive.

For den professionelle designer er det for risikabelt at håbe på, at 'den store ide' slår ned inden deadline. Som vi gjorde med S-togene i 1990'erne, bruger designere således mindst lige så meget praktisk, intellektuel og kreativ energi på at stille de spørgsmål, som designet skal besvare, som på at udforme det egentlige design.

Det gode ved spørgsmål er, at de frister os til at svare på dem. Det nederdrægtige er, at de også styrer, hvad vi kan svare. Af den grund afsøger designere i starten af en proces størst mulig variation i spørgsmål og ideer - de kalder det at afsøge og definere designrummet.

De fleste af os kan godt lide, at vores liv er nogenlunde til at forudsige, og at der for eksempel er klare rammer for vores arbejde. Men når en designer afsøger et designrum, kan det være ret forvirrende og usikkert. Derfor har både forskere og praktikere udviklet teknikker til at fremprovokere undren.

En yndet teknik er at forestille sig ekstravagante personer benytte et produkt. Det kunne være, hvordan en tryllekunstner ville tænde for en lampe, eller hvad en illegal flygtning ville have brug for at vide på en mobilapp. Når vi stiller den slags spørgsmål, kan det informere og inspirere arbejdet med ideer og give helt nye og overraskende svar. I arbejdet med at definere designrummet for S-toget erkendte vi blandt andet, at fremkommelighed mellem sæderne var vigtigere end sæderne i sig selv, og dermed opstod et andet

designrum end det, DSB oprindeligt havde defineret for opgaven.

UD PÅ NY IS

Når jeg underviser i design på it-produktudvikling på Aarhus Universitet, siger jeg ofte til mine studerende, at de skal tegne, når de ikke ved, hvad de skal designe. Det kan lyde lidt bagvendt, for mange forestiller sig nok, at designere får en ide, som de så tegner på papir og derefter på computer.

Hvis ideen lover godt, fremstiller de en såkaldt mockup eller prototype, som andre end designeren kan afprøve uden for papirets taknemmelige univers. Det kan være piloten, der skal afprøve instrumenteringen, inden flyet faktisk bliver bygget, eller gangbesværede, der skal afprøve, om nye hjælpemidler ved toiletbesøg faktisk er en hjælp.

I virkeligheden er mange af de første spæde tanker i et designprojekt ofte bare løse streger på et stykke papir. Det er tit sådan, en ny stol, computer eller bil starter. Og alle designprocesser er stort set hele tiden to skridt frem og et tilbage, for der er altid noget, designerne skal korrigere lidt eller ændre radikalt. De kan for eksempel overveje, om en stol skal have tre eller fire ben, og om den skal kunne stables. Hvis ryggens form betyder, at stolen kun kan stables snoet, bliver den måske svær at køre på en sækkevogn og dermed besværlig at håndtere for de mennesker, der skal sætte stolene op til næste møde i et forsamlingshus.

Den amerikanske designteoretiker Donald Schön