Research article

Silpakorn University e-Journal
(Social Sciences, Humanities, and Arts)
Vol. 44(2): 59-71, 2024

# ศิลปะจัดวาง: การเดินทางกับชีวิตคนเมือง

ณัฐณิชา ณัฏฐากรกิตติ
*คณะจิตรกรรม ประติมากรรมและภาพพิมพ์ มหาวิทยาลัยศิลปากร*
*Corresponding author: nutthakornkitti_n@su.ac.th*

**บทคัดย่อ**

โครงการวิจัยเชิงสร้างสรรค์ “ศิลปะจัดวาง: การเดินทางกับชีวิตคนเมือง” มีวัตถุประสงค์สะท้อนให้เห็นผลของสภาวะจิตใจของคนเมืองที่เกิดจากปัจจัยการใช้เวลาในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองที่เกินเลยเวลาส่วนกิจกรรมอื่นๆ ในชีวิต จากการศึกษากรณีการสำรวจรวบรวมข้อเท็จจริงในพื้นที่ถนนพัฒนาการถึงพญาไท กรุงเทพมหานคร พบว่าระบบการจราจรและระบบรถโดยสารขนส่งสาธารณะมีความหนาแน่น สภาพแวดล้อมที่อยู่บนรถ ประสิทธิภาพของรถโดยสารที่ไม่ได้มาตรฐาน ระยะเวลาการเดินทางที่ยาวนาน ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพทางร่างกาย และสภาวะทางอารมณ์ของคนเมือง ด้วยกระบวนการสร้างสรรค์งานศิลปกรรมในรูปแบบผลงานศิลปะจัดวาง (installation) ผู้วิจัยนำเสนอผลงานศิลปกรรม 3 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นที่ 1 ภาพเหตุการณ์สภาพแวดล้อมของความเป็นเมือง ประเด็นที่ 2 พฤติกรรมการโพสต์ระบายความรู้สึกขณะเดินทางจากโซเชียลมีเดีย (social media) และประเด็นที่ 3 การสิ้นสุดของเวลาเดินทางที่มากเกินเลยในแต่ละวัน ผลงานศิลปกรรมสะท้อนแนวคิดเชื่อมโยงแสดงภาพของปัญหาที่ส่งผลต่อการรับรู้ทางอารมณ์สะเทือนใจ การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ร่วมกัน ถ่ายทอดเนื้อหาเรื่องราวช่วงระยะเวลาเดินทางในเมืองหลวง เพื่อทำให้เกิดการตระหนักถึงคุณภาพชีวิตของคนเมือง

**คำสำคัญ :** 1. ศิลปะจัดวาง 2. การเดินทาง 3. คุณภาพชีวิตคนเมือง 4. รถโดยสารขนส่งสาธารณะ
5. กรุงเทพมหานคร

ISSN 2985-2536 (Online)
Received: July 14, 2023; Revised: November 29, 2023; Accepted: January 8, 2024

Silpakorn University e-Journal
(Social Sciences, Humanities, and Arts)
ISSN 2985-2536 (Online)
ปีที่ 44 ฉบับที่ 2 (มีนาคม - เมษายน) พ.ศ. 2567

# Installation art: The journey with urban life

Nutnicha Nutthakornkitti
*Faculty of Painting Sculpture and Graphic Arts, Silpakorn University,*
*Bangkok 10200, Thailand*
*Corresponding author: nutthakornkitti_n@su.ac.th*

**Abstract**

The creative research project “Installation art: The journey with urban life” aims to reflect the mental state of urban dwellers resulting from spending excessive time commuting via public transportation systems, which often exceeds time allocated for other activities in their life. Through a case study exploring and gathering factual evidence in the development area between Phattanakan and Phraya Thai Road in Bangkok, it is evident that factors such as congestion, environmental conditions, unstandardized transportation, and daily commute times all impact the physical and mental health of urban residents. The artworks, presented as installation art, represent three main aspects: the depiction of the metropolitan environment, behaviors of posting and expressing emotions on social media during commuting, and the culmination of excessive daily commuting times. These artworks reflect conceptual ideas and depict images of the issues, evoking emotional responses that resonate with viewers and convey the narrative of urban journey experiences in the capital city. The aim is to raise awareness about the quality of life of urban residents.

**Keywords:** 1. Installation art 2. Journey 3. Quality of life of urban residents 4. Public transportation 5. Bangkok

**บทนำ**

มนุษย์ทุกคนล้วนอยากใช้ชีวิตที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด มีความสมดุลให้กับชีวิต มีเวลาอย่างเหมาะสมที่สุด จึงมีการคิดค้นสูตร Work-life balance สูตร 8 : 8 : 8 คือ 1 วันของทุกคนมีเวลา 24 ชั่วโมงเท่ากัน แบ่งออกเป็น 3 ส่วนเท่า ๆ กัน ดังนี้ 8 ชั่วโมงสำหรับการนอน การพักผ่อน 8 ชั่วโมงสำหรับการทำงานหรือการเรียนหนังสือ และ 8 ชั่วโมงสำหรับกิจวัตรประจำวันต่าง ๆ เช่น การท่องเที่ยว กิจกรรมยามว่าง (The Committee Reinforcement Organizational Commitment, 2021) ซึ่งในความจริงแล้ว สูตรบริหารเวลา 8 : 8 : 8 ไม่สามารถปฏิบัติได้ทั้งหมด

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของความเจริญ มีสิ่งก่อสร้างทางเศรษฐกิจ การค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การขยายทางทำให้หน่วยงานกระจายตัวออกนอกเขต และประชากรมีจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้น การเดินทางที่ยาวนานจึงเป็นปัญหาหลักของสังคมเมือง ทำให้เวลาส่วนอื่นเหลือน้อยลง คนเมืองจึงมีการจัดการวางแผนการเดินทางที่เหมาะสมที่สุดสำหรับตัวเองเพื่อไปให้ทันทำงาน โดยทุกคนรู้ว่าจะใช้เวลาโดยประมาณเท่าไร และการเดินทางรูปแบบใดจะช่วยประหยัดเวลาของตนเองได้มากที่สุด ซึ่งผู้คนต่างต้องแลกด้วยค่าใช้จ่ายที่มากเพื่อที่จะได้ประหยัดเวลาได้มากที่สุด แต่สำหรับกลุ่มคนรายได้น้อยต้องพึ่งพาระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลักและประเภทที่ต่างกัน ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ถูกจำกัดในการเดินทางของคนกลุ่มใหญ่ไปโดยอัตโนมัติ เนื่องด้วยสถานการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ระยะเวลาเดินทางได้ชัดเจนเพราะเกิดจากการจราจรที่ติดขัด ปริมาณรถขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ การเปลี่ยนยานพาหนะหลายเส้นทาง และความแออัดของผู้โดยสารในห้องโดยสาร ล้วนเป็นปัญหาของผู้อาศัยในเมืองที่ใช้เวลาหมดไปกับการเดินทางที่เกินเลยเวลาส่วนอื่นๆ ในชีวิตของแต่ละวัน ผลลัพธ์ คือ ความเหนื่อยล้าจากการเดินทาง สภาวะความกดดันทางอารมณ์เพื่อที่จะไปให้ถึงจุดหมาย และในฐานะผู้วิจัยเป็นคนกรุงเทพมหานครจึงเข้าใจกับปัญหาที่เกิดจากการเดินทางในแต่ละวัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้คนในเมืองเป็นอย่างมาก

จากการศึกษาข้อมูลข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยสนใจในประเด็นที่เกิดจากการเดินทางในเขตเมืองที่ส่งผลต่อคนเมืองในหลายด้าน นำมาสู่การศึกษาพฤติกรรมที่แสดงออกระหว่างการเดินทางของคนเมือง (กรณีโดยสารด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร) รวมไปถึงช่วงระยะเวลาในการเดินทางที่เกินเลยเวลาส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ที่จำเป็นสำหรับชีวิตจนเหลือน้อยลง สภาวะความเครียดและความกดดันที่เกิดขึ้นขณะเดินทางจากสถานการณ์ต่างๆ ที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ นำเสนอประเด็นภาพเหตุการณ์ พฤติกรรม และสภาวะจิตใจในช่วงขณะการเดินทางในเมืองหลวง ด้วยกระบวนการสร้างสรรค์รูปแบบผลงานศิลปกรรม

**วัตถุประสงค์ของการสร้างสรรค์**

1. เพื่อศึกษาเงื่อนไขและปัจจัยที่ส่งผลต่อสภาวการณ์ในสังคมเมืองของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเชื่อมโยงถึงด้านระบบจราจรและระบบขนส่งโดยสารสาธารณะ
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมที่แสดงออกระหว่างการเดินทางของคนเมือง กรณีการใช้บริการโดยสารด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร แสดงผลกระทบต่อสุขภาพร่างกายและสภาวะทางอารมณ์ของผู้ที่อาศัยในเมือง
3. เพื่อสร้างสรรค์และนำเสนอผลงานศิลปกรรมภาพสะท้อนให้เห็นผลของสภาวะจิตใจของคนเมืองที่เกิดจากปัจจัยการใช้เวลาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองที่เกินเลยเวลาส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ในชีวิต

**การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องและกรอบแนวคิดการสร้างสรรค์**

การศึกษาและสร้างสรรค์ครั้งนี้มีข้อมูลที่จำเป็นต้องศึกษาและทำความเข้าใจเพื่อประมวลความคิด โดยแยกออกเป็น 4 ประเภทหลัก ดังนี้

**1. ทฤษฎี แนวคิดและหลักการ**

กรุงเทพมหานครได้รับการสถาปนาเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2325 เป็นศูนย์กลางการบริหารปกครองและศูนย์กลางความเจริญทุกด้าน ทั้งยังเป็นแหล่งงานที่สำคัญของประเทศ ทำให้กรุงเทพมหานครมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงมีการวางผังเมืองเป็นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2535 (Department of City Planning and Urban Development, BMA, 2017) ซึ่งพัฒนาเมืองขึ้นจากคลองโดยใช้เรือในการเดินทางเป็นหลัก เมื่อพัฒนาจากคลองมาเป็นถนนกลับมีการวางแผนผังอย่างไม่มีระบบ สร้างถนนมาตรฐานเพียงแค่ถนนสายหลักเท่านั้น ใช้การวางบล็อกขนาดใหญ่มีขนาด 2,000 x 2,000 เมตรขึ้นไป ส่วนพื้นที่ถนนเส้นรองมีขนาดเล็ก และเป็นซอยตัน (Katchwattana, 2018) เมื่อเมืองขยายตัวขึ้น ด้วยการวางแผนผังเมืองที่ล่าช้า จึงไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้เพราะมีต้นเหตุมาจากโครงสร้างทางกายภาพของกรุงเทพมหานคร

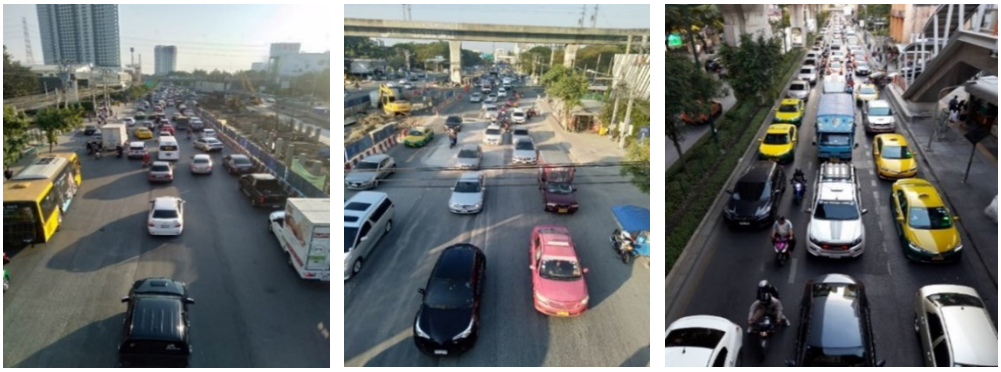
การวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุการให้บริการรถโดยสารประจำทางอยู่ในระดับควรปรับปรุง และควรพัฒนาให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งปัญหาที่ผู้ใช้บริการรถโดยสารพบเจอ ได้แก่ ปัญหาเกี่ยวกับการใช้เวลา ความต่อเนื่องของรถโดยสารที่ไม่เพียงพอกับความต้องการ ปัญหาสภาพรถโดยสารประจำทางเก่า มีสาเหตุมาจากอายุการใช้งานรถโดยสารประจำทางที่ยาวนานมากกว่า 10 ปี ปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางไม่ครอบคลุม/ทั่วถึง ไม่เพียงพอต่อเส้นทางการเดินรถ และปัญหาเกี่ยวกับพฤติกรรมของพนักงานเก็บค่าโดยสาร เช่น อารมณ์ที่หงุดหงิดง่าย น้ำเสียงที่พูดกับผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง (Chaikittiphorn & Pavakanun, 2016) โดยทั้งหมดล้วนเป็นปัญหาหลักของรถโดยสารขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายการขนส่ง สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) กล่าวถึงปัญหาการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของกรุงเทพมหานคร เป็นปัญหาเชิงหลักการ คนส่วนใหญ่ใช้บริการเพื่อเดินทางไปทำงานหรือไปเรียน และทุกสถานที่จะกำหนดช่วงเวลาการเริ่มต้นทำงานหรือเรียนไว้ ซึ่งทำให้เกิดการกระจุกตัวในช่วงเวลาที่จำกัด ทำให้เป็นไปได้ยากที่จะสามารถบริหารจัดการปริมาณของรถโดยสารขนส่งสาธารณะได้เพียงพอกับความต้องการของผู้โดยสารได้ โดยมีข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถสาธารณะ ในเรื่องการปรับปรุงมาตรฐานของรถและสภาพรถ การเพิ่มจำนวนรถโดยสารให้เพียงพอ ควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ปรับปรุงการบริการให้มีมาตรฐานตามลำดับ (PPTV Online, 2018) และควรพัฒนารถขนส่งสาธารณะให้เชื่อมต่อได้ทั้งหมด เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของคนเมือง

บริษัทเทคโนโลยีให้คำปรึกษาด้านการทำงาน (Kisi) เก็บข้อมูลเกี่ยวกับสมดุลชีวิต การทำงานที่หลากหลายด้านของ 100 เมือง กรุงเทพมหานครจัดอยู่อันดับที่ 5 ในด้านปัญหาเรื่อง Work-life balance มากที่สุดในปี 2565 โดยการเก็บข้อมูลของแต่ละเมือง ประกอบด้วย 3 หมวด ได้แก่ หมวด 1 ความหนักของงาน (work intensity) มีวันลาขั้นต่ำน้อยที่สุด คนทำงานล่วงเวลามากเป็นอับดับที่ 7 หมวด 2 สังคมและสถาบัน (society and institutions) การเยียวยาจากผลกระทบในยุคโควิด การเข้าถึงระบบสาธารณสุขล่าช้า และหมวด 3 ความน่าอยู่ของเมือง (city liveability) มีความปลอดภัยอันดับที่ 97 จาก 100 เมืองที่ทำการศึกษา (Sanit, 2022) และผลการวิจัยจากบริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมระดับโลก (Arcadis) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การเคลื่อนย้ายเมืองอย่างยั่งยืน (sustainable cities mobility index) ที่สำรวจระบบขนส่งสาธารณะดีที่สุดในโลกในปี 2560 พบว่า กรุงเทพมหานครอยู่อันดับที่ 92 จากทั้งหมด 100 เมืองทั่วโลก ซึ่งวัดจากความหนาแน่น ความปลอดภัย การตรงต่อเวลา ราคา และปัญหามลพิษ (TerraBKK, 2017)

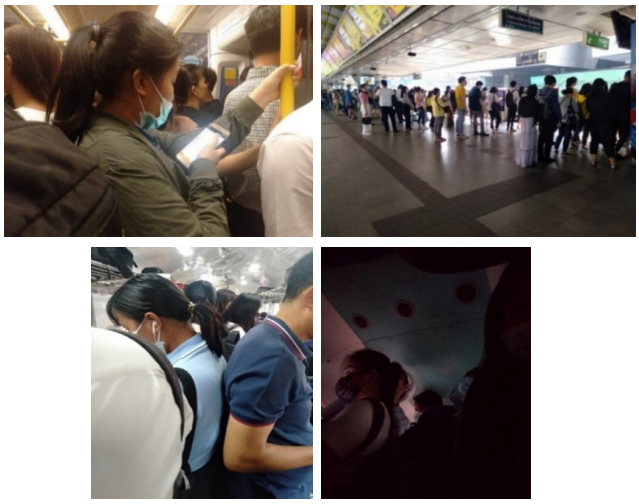
**2. ข้อมูลจากภาคสนาม**

ผู้วิจัยลงไปสำรวจพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างถนนพัฒนาการถึงถนนพญาไท ด้วยวิธีการสังเกตการณ์ และสัมภาษณ์ผู้คนในกรุงเทพมหานคร ทำให้ทราบรายละเอียดของการเดินทางของคนเมือง ทั้งด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางแต่ละครั้ง ระยะทาง ช่วงเวลา ระยะเวลาเดินทาง วิธีเดินทาง การเปลี่ยนยานพาหนะ กี่เส้นทาง สิ่งสำคัญของความหนาแน่นของผู้โดยสารในยานพาหนะ และสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงสภาวะจิตใจที่ได้จากการสังเกตการณ์พฤติกรรมของผู้คนที่แสดงออกระหว่างการเดินทาง ดังภาพที่ 1-3 และตารางที่ 1



***ภาพที่ 1*** ถนนพัฒนาการ (ซ้าย) - (กลาง) และถนนพญาไท (ขวา) (ที่มา : Nutnicha Nutthakornkitti)

***ภาพที่ 2*** กลุ่มคนยืนรอรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ซ้าย) - (กลาง) และกลุ่มคนยืนรอวินมอเตอร์ไซค์ใต้สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ขวา) (ที่มา : Nutnicha Nutthakornkitti)



***ภาพที่ 3*** กลุ่มคนโดยสารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ซ้ายบน), กลุ่มคนยืนรอรถไฟฟ้าบีทีเอส (ขวาบน), กลุ่มคนโดยสารรถไฟ (ซ้ายล่าง) และกลุ่มคนโดยสารรถตู้ (ขวาล่าง) (ที่มา : Nutnicha Nutthakornkitti)

***ตารางที่ 1*** การเก็บสถิติการสัมภาษณ์การเดินทางของคนเมือง

| บุคคล | ค่าใช้จ่าย | ระยะทาง | ช่วงเวลา | ใช้เวลา | วิธีเดินทาง | เปลี่ยนพาหนะ | ความหนาแน่นในรถ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| บุคคลที่ 1 | 31 บาท | 29 กม. | 05.30-07.20 น. | 1 ชั่วโมง 50 นาที | รถสองแถว, รถเมล์, รถเมล์, เดิน | 4 ต่อ | ปานกลาง |
| | 31 บาท | 29 กม. | 16.20-18.30 น. | 2 ชั่วโมง 10 นาที | เดิน, รถเมล์, รถเมล์, เดิน | 4 ต่อ | หนาแน่น |
| บุคคลที่ 2 | 15 บาท | 24 กม. | 05.40-07.25 น. | 1 ชั่วโมง 45 นาที | รถสองแถว, เดิน, รถไฟ, เดิน | 4 ต่อ | หนาแน่นมาก |
| | 15 บาท | 24 กม. | 16.30-18.30 น. | 2 ชั่วโมง | เดิน, รถไฟ, เดิน, รถสองแถว | 4 ต่อ | หนาแน่นมาก |
| บุคคลที่ 3 | 41 บาท | 25 กม. | 07.20-08.20 น. | 1 ชั่วโมง | รถเมล์, รถไฟฟ้า, รถเมล์ | 3 ต่อ | หนาแน่นมาก |
| | 41 บาท | 25 กม. | 17.30-18.50 น. | 1 ชั่วโมง 20 นาที | รถเมล์, รถไฟฟ้า, รถเมล์ | 3 ต่อ | หนาแน่นมาก |

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มบุคคลที่มีปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละวันสูงสุด คือ กลุ่มคนวัยทำงาน นักเรียนและนักศึกษา ส่วนช่วงเวลาที่คนเดินทางมากที่สุด เป็นช่วงเวลาเช้า (7.00-9.00 น.) และช่วงเย็น (15.30-19.00 น.) เพราะกรอบเวลาการเข้างานตอนเช้า และเลิกงานตอนเย็น ทุกสถานที่จะกำหนดเวลาไว้ใกล้เคียงกัน คนเมืองเดินทางในช่วงเวลาที่ใกล้กัน ทำให้เกิดการสัญจรมากในช่วงเวลานั้น ปริมาณรถขนส่งไม่เพียงพอกับจำนวนของผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารต้องใช้เวลารอรถนาน ในขณะเดียวกันเมื่อรถขนส่งมาถึงป้ายประจำทาง จึงทำให้ผู้คนต่างต้องรีบขึ้นรถเพื่อไปให้ทันเวลาเข้างาน ทำให้เกิดความแออัดของกลุ่มคนจำนวนมากในขบวนรถโดยสาร และระบบขนส่งของรถแต่ละประเภทมีการเข้าถึงพื้นที่ที่แตกต่างกัน ผู้คนจึงต้องเปลี่ยนรถโดยสารหลายเส้นทางกว่าจะถึงจุดหมาย

ส่วนด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางจะไปสัมพันธ์กับระยะทาง ความรวดเร็วในการเดินทางมักต้องแลกด้วยค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า ตัวอย่างเช่น บุคคลที่ 3 เดินทางไปทำงานระยะทาง 25 กิโลเมตร ด้วยรถเมล์ รถไฟฟ้า และรถเมล์ ใช้เวลา 1 ชั่วโมง ใช้ค่าใช้จ่าย 41 บาท แต่บุคคลที่ 2 เดินทางระยะทาง 24 กิโลเมตร ด้วยรถสองแถว เดิน รถไฟ และเดิน ใช้เวลา 1 ชั่วโมง 45 นาที ใช้ค่าใช้จ่าย 15 บาท และบุคคลตัวอย่างทั้งสามคนเดินทางโดยมีการเปลี่ยนยานพาหนะ 3-4 ต่อกว่าจะถึงจุดหมาย

ประชากรผู้ที่อาศัยอยู่นอกชานเมือง เริ่มจากถนนพัฒนาการ การจราจรไม่ได้ติดขัดมากนักเมื่อเทียบกับถนนพญาไทซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางความเจริญ การจราจรมีความหนาแน่นมาก และจากข้อมูลการใช้รถไฟฟ้า พบว่าคนมีการเดินทางจากนอกเมืองเข้ามาทำงานในเมืองมีจำนวนมาก เมื่อเริ่มเข้าสู่ตัวเมืองจำนวนประชากรจะเพิ่มขึ้นตามระยะทาง แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างพื้นที่ สภาพแวดล้อม บรรยากาศของเมืองที่ปรับเปลี่ยนไป

พฤติกรรมทางอารมณ์ หลายครั้งคนต้องหาที่ระบายด้วยการพึ่งพากระแสจากโซเชียลมีเดีย (social media) การโพสต์เฟซบุ๊ก (Facebook) ส่วนตัว หรือตั้งกระทู้พันทิป (Pantip) และทวิตเตอร์ (Twitter) เพื่อระดมความคิดและความรู้สึกของเพื่อนร่วมชะตาบนท้องถนน เพื่อระบายความเครียด ความอึดอัดขณะการเดินทาง เช่น ความเหนื่อยในการเดินทาง รถติด รอรถนาน รถไม่รับ รวมไปถึงการโพสต์จากคนในครอบครัวที่คุยทวงถามกันว่าเมื่อไหร่จะถึงบ้าน เวลาของครอบครัวต้องถูกหารมาเป็นเวลาในการเดินทาง

สรุปและการประมวลผลองค์ความรู้จากข้อมูลภาคเอกสาร ทฤษฎี แนวคิดและหลักการ และข้อมูลภาคสนาม พบว่า ปัญหาเริ่มต้นมาจากโครงสร้างทางกายภาพของกรุงเทพมหานคร มีการสร้างระบบผังเมืองที่ไม่ได้มาตรฐาน เมื่อเมืองหลวงขยายตัวขึ้นเป็นแหล่งเศรษฐกิจ มีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้สังคมเมืองเกิดความหนาแน่น กระทบต่อระบบการจราจรและระบบโดยสาร ซึ่งส่งผลต่อประชาชนผู้ใช้บริการ ประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะไม่ได้มาตรฐาน ปริมาณรถไม่เพียงพอที่จะรองรับจำนวนประชาชนไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ระยะเวลาในการเดินรถที่ไม่แน่นอนต้องใช้เวลารอรถโดยสารนาน ปัญหาทั้งหมดล้วนส่งผลถึงคุณภาพชีวิตของคนเมือง สุขภาพทางร่างกายและสภาวะอารมณ์ของผู้ที่อาศัยในเมือง

**3. กรอบแนวคิดทางศิลปะ**

เมื่อผู้วิจัยศึกษาข้อมูลจากภาคสนาม ถึงลำดับการศึกษากรอบแนวคิดทางศิลปะเพื่อนำแนวคิดและหลักการมาใช้ในผลงานสร้างสรรค์ ผู้วิจัยศึกษาแนวคิดวัฒนธรรมทางสายตา (visual culture) คือ วิธีการมองเห็นภาพที่ปรากฏอยู่รอบตัวผ่านการมองเห็นในชีวิตประจำวัน ซึ่งมีความหมายที่พยายามสื่อสารผู้คนอยู่ตลอดเวลา สื่อที่อยู่ในชีวิตประจำวันอย่างมากมาย เช่น แผ่นป้ายโฆษณา สื่อออนไลน์ และของในชีวิตประจำวัน ข้อมูลต่าง ๆ ทำให้เกิดปรากฏการณ์ที่เรียกว่า “วัฒนธรรมทางสายตา” เกิดขึ้น (Tangnamo, 2006)

หลักการรูปทรงที่ทับซ้อนเข้าด้วยกัน (overlapping form) คือ การประกอบกันของรูปทรงให้เป็นรูปทรงที่ทับซ้อนขึ้น ซึ่งเป็นวิธีการที่สำคัญของการสร้างรูปทรงในทางทัศนศิลป์ ที่ทำให้องค์ประกอบต่าง ๆ มีความสัมพันธ์ต่อกันมากยิ่งขึ้น โดยลักษณะของการซ้อนจะมีการสอดประสานในลักษณะของรูปทรงหลาย ๆ ขนาดเรียงซ้อนกันเป็นระนาบเดียว ทำให้ผลงานมีมิติที่ทับซ้อนกันหลายชั้น มีความเหนียวแน่นและมีเอกภาพมากยิ่งขึ้น โดยการนำรูปทรงเรขาคณิต (geometric form) รูปทรงอินทรีย์ (organic form) และรูปทรงอิสระ (free form) มาประกอบเข้าด้วยกัน รูปทรงเหล่านั้นจะมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ซึ่งการประกอบกันของรูปทรงจะทำให้เกิดรูปลักษณะใหม่ ๆ อย่างไม่สิ้นสุด (Nimsamer, 2010)

หลักการรูปทรงที่แทรกเข้าหากัน (interpenetrating form) คือ การประกอบกันของรูปทรงต่าง ๆ มีลักษณะการนำรูปทรงหนึ่งมาประกอบสอดแทรกเข้ากับรูปทรงอีกประเภทหนึ่ง โดยการนำรูปทรงเรขาคณิต (geometric form) รูปทรงอินทรีย์ (organic form) และรูปทรงอิสระ (free form) มาประกอบแทรกเข้าด้วยกัน เมื่อนำรูปทรงหลากหลายประเภทมาประกอบ

แทรกเข้าด้วยกัน รูปทรงเหล่านั้นจะมีความสัมพันธ์ในการดึงดูดซึ่งกันและกัน ทำให้เกิดรูปลักษณะใหม่ ๆ อย่างไม่จำกัด (Nimsamer, 2010)

จากการศึกษาและประมวลผลจากกรอบแนวคิดทางศิลปะเพื่อศึกษาหลักการ วิธีการที่จะนำมาปรับประยุกต์ใช้ในผลงานสร้างสรรค์ ผู้วิจัยได้นำ 1) แนวคิดวัฒนธรรมทางสายตา (visual culture) โดยการนำเสนอมุมมองภาพที่ปรากฏอยู่รอบตัวขณะเดินทางในชีวิตประจำวันมาใช้ในการสื่อสาร เพื่อแสดงให้เห็นถึงภาพเหตุการณ์ สภาพแวดล้อมของสังคมเมือง สะท้อนปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งส่งผลต่อการใช้ชีวิตของคนเมือง 2) หลักการรูปทรงที่ทับซ้อนเข้าด้วยกัน (overlapping form) โดยการใช้รูปทรงของวัตถุที่มีข้อความที่พบเจอในสื่อต่าง ๆ ของโซเชียลมีเดีย (social media) เช่น วัตถุหนึ่งเป็นของคนที่โพสต์ระบายความรู้สึกในสื่อ อีกวัตถุหนึ่งเป็นของคนที่แสดงความคิดเห็นตอบโต้กัน มาประกอบเรียงให้เป็นรูปทรงที่ทับซ้อนกัน เพื่อแสดงให้เห็นถึงสภาวะอารมณ์ขณะเดินทางของคนเมือง และ 3) หลักการรูปทรงที่แทรกเข้าหากัน (interpenetrating form) โดยการใช้รูปทรงของวัตถุที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารขนส่งสาธารณะมาประกอบเป็นวัตถุที่อยู่ภายในบ้าน โดยรูปทรงของวัตถุหนึ่งจะถูกวัตถุอีกประเภทหนึ่งมาประกอบแทรกเข้าหากัน เพื่อสื่อถึงการใช้เวลาหมดไปกับการเดินทางจนเข้ามาเกินเวลาส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ในแต่ละวัน

**4. ศิลปินศึกษา**

ผู้วิจัยศึกษาศิลปินที่มีความเกี่ยวข้องในด้านรูปแบบและเนื้อหา เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการสร้างสรรค์ โดยได้รับอิทธิพลจากจูเลียน โอพาย (Julian Opie) ศิลปินชาวอังกฤษ ผลงานสะท้อนชีวิตของคนในสังคมเมือง ที่ต่างคนต่างใช้ชีวิตกันอย่างเร่งรีบ เพราะต้องดิ้นรนเพื่อความอยู่รอดของตัวเองในสังคมเมือง โดยการใช้วิธีการจัดองค์ประกอบด้วยการวาดเส้นหนาสีดำที่แสดงเอกลักษณ์ (characteristic) ของคนเมืองขณะเดินผ่านสวนทางกันตามท้องถนนอย่างไม่มีปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่น มีการลดทอนอัตลักษณ์ของบุคคล ไม่มีรายละเอียดของใบหน้า การเลือกสวมเครื่องแต่งกาย เครื่องประดับมีเอกลักษณ์แบบคนเมือง ถ่ายทอดออกมาเป็นภาพวาด ภาพเคลื่อนไหว งานโมเดล และงานประติมากรรม (Opie, 2018)

อรวรรณ อรุณรักษ์ ศิลปินคนไทย กรุงเทพมหานคร สังเกตการณ์สิ่งแวดล้อมระหว่างทางในชีวิต และบทสนทนารอบตัวนำมาสร้างสรรค์ผลงาน ชุด “COUNTING (นับ)” แสดงให้เห็นถึงเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ บทสนทนาที่ได้พบปะพูดคุยในแต่ละวัน หลอมรวมเรื่องราวรอบ ๆ ตัวสร้างเป็นผลงานศิลปะนำเสนอโดยใช้สื่อในรูปแบบของงานจิตรกรรม ใช้ดินสอกับสีไม้ วาดภาพ เขียนบันทึกลงบนวัตถุอิฐบล็อกองค์ประกอบของการก่อสร้างอาคารบ้านเรือน การติดตั้งโดยมีพื้นที่ว่างระหว่างกองอิฐ ให้ผู้ชมเดินสำรวจ และอ่านเรื่องราวได้ตามอัธยาศัย (Boonpipattanapong, 2019a)

โรเบิร์ต เราเชนเบิร์ก (Robert Rauschenberg) ศิลปินชาวอเมริกัน นักทดลองค้นคว้าหาแนวทางใหม่ ๆ ในการสร้างสรรค์ผลงานผ่านสื่อหลากหลายแขนง ผลงาน “Bed (เตียง)” ศิลปินนำวัตถุที่พบเห็นได้ในชีวิตประจำวันมาใช้ได้แก่ ผ้าปูที่นอน ผ้าคลุมเตียง หมอน ของตัวศิลปินเอง นำมาเขียนด้วยดินสอและระบายสีทับลงไปบนวัตถุเหล่านั้นในลักษณะเชิงนามธรรม โดยการจัดวางอยู่ในสภาพที่ผ่านการใช้งานมาแล้ว ติดตั้งผลงานแขวนไว้บนผนัง ผลงานชุดนี้เปรียบเสมือนภาพเหมือนตนเองและเป็นรอยประทับโดยตรงของจิตสำนึกภายในของตนเอง และกล่าวถึงผลงานชิ้นนี้ว่า “การวาดภาพเกี่ยวข้องกับทั้งศิลปะและชีวิต ฉันพยายามเป็นช่องว่างระหว่างทั้งสอง” (Boonpipattanapong, 2019b)

จากการศึกษาและประมวลผลจากผลงานของศิลปินในด้านประเด็นเนื้อหา แนวความคิด รูปแบบเทคนิค วิธีการและวัสดุ สามารถนำมาปรับประยุกต์ใช้และสร้างแนวทางในการสร้างสรรค์ผลงาน ผู้วิจัยได้อิทธิพลจาก 1) จูเลียน โอพาย (Julian Opie) ในเรื่องการสะท้อนชีวิตของคนในสังคมเมือง การใช้รูปทรงคนซึ่งเป็นตัวแทนขณะกำลังเดินทางในเมือง การเคลื่อนไหวของรูปทรงคนเห็นถึงการใช้ชีวิตที่เร่งรีบ และไม่มีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่นรอบข้าง การใช้ภาพเหตุการณ์ เรื่องราวที่พบเจอมาเป็นแรงบันดาลใจในการสร้างสรรค์งานศิลปะ 2) อรวรรณ อรุณรักษ์ ในเรื่องการบันทึกบทสนทนา เหตุการณ์เรื่องราวในชีวิตประจำวันรอบตัวมาถ่ายทอดเป็นผลงานศิลปะโดยการนำเสนอเรื่องราวบนวัตถุซึ่งเป็นตัวแทนความหมายและการจัดวางของผลงานที่ให้ผู้ชมสามารถอ่านเรื่องราวได้ และ 3) โรเบิร์ต เราเชนเบิร์ก (Robert Rauschenberg) ในด้านการนำวัตถุในชีวิตประจำวันที่มีความหมายมาใช้ในการสร้างสรรค์ผลงาน วัตถุที่เกี่ยวข้องกับการนอนพักผ่อนบ่งบอกถึงเนื้อหาเรื่องราวสะท้อนถึงการเชื่อมโยงระหว่างวัตถุกับชีวิต วัตถุที่คุ้นชินในชีวิตทำให้สามารถสื่อสารเรื่องราวความรู้สึกถึงผู้ชมได้อย่างตรงไปตรงมา

จากข้อสรุปการประมวลผลจากองค์ความรู้ทั้งหมดจากข้อมูลภาคเอกสาร ข้อมูลภาคสนาม กรอบแนวคิดทางศิลปะ และข้อมูลศิลปิน ล้วนเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญต่อผู้วิจัยเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อสังเกตแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น

ทางความคิดเพื่อสร้างสรรค์ผลงานศิลปกรรม กล่าวคือ

ประเด็นที่ 1 ภาพเหตุการณ์ สภาพแวดล้อมของความเป็นเมือง คือ ภาพสะท้อนถึงเหตุการณ์การเดินทางของคนเมืองในมุมมองต่าง ๆ ภาพการจราจรที่ติดขัด ความแออัดของที่อยู่อาศัย และจำนวนประชากร

ประเด็นที่ 2 พฤติกรรมการโพสต์ระบายความรู้สึกขณะเดินทางจากโซเชียลมีเดีย (social media) คือ สภาวะทางอารมณ์ ความเครียด ความกดดันขณะเดินทางของคนเมืองที่ใช้โซเชียลมีเดีย (social media) ในการแสดงความรู้สึก

ประเด็นที่ 3 การสิ้นสุดของเวลาเดินทางที่มากเกินเลยในแต่ละวัน คือ การที่ผู้คนใช้เวลาส่วนใหญ่หมดไปกับการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นการใช้เวลาในการรอรถโดยสาร รถติด สถานการณ์ต่าง ๆ ระหว่างการเดินทางที่เข้ามาเกินเลยเวลาส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ในชีวิต

**วิธีดำเนินการสร้างสรรค์**

1. ขั้นตอนการศึกษาข้อมูลภาคเอกสาร ศึกษาหลักการวางผังเมืองกรุงเทพมหานคร ศึกษาระบบรถขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ศึกษาผลกระทบของรถขนส่งสาธารณะที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตคนเมือง และศึกษาแนวคิดคุณภาพชีวิตของคนเมือง

2. ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการลงพื้นที่ ถนนพัฒนาการถึงถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร กรณีโดยสารด้วยรถขนส่งสาธารณะ สังเกตการณ์และสัมภาษณ์ ด้านรายละเอียดจากวิธีการเดินทางประเภทของยานพาหนะต่าง ๆ ด้านค่าใช้จ่าย การใช้เวลา ระยะทาง เวลา/กิโลเมตร การเปลี่ยนยานพาหนะ และความหนาแน่นในยานพาหนะโดยสาร สังเกตการณ์พฤติกรรมของผู้คนที่แสดงออกทางหน้าตา อารมณ์ ท่าทางระหว่างการเดินทางของคนเมือง และการรวบรวมข้อความบทสนทนา การเล่าเรื่องที่เกี่ยวกับการเดินทางที่ปรากฏในสื่อโซเชียลมีเดีย (social media)

3. ขั้นตอนการศึกษากระบวนการสร้างสรรค์รูปแบบศิลปกรรม ศึกษากรอบแนวคิดทางศิลปะ แนวคิดวัฒนธรรมทางสายตา (visual culture) หลักการรูปทรงที่ทับซ้อนเข้าด้วยกัน (overlapping form) หลักการรูปทรงที่แทรกเข้าหากัน (interpenetrating form) เพื่อหาหลักการ วิธีการที่จะนำมาใช้ในผลงานสร้างสรรค์ และศึกษาเนื้อหารูปแบบของผลงานศิลปินจูเลียน โอพาย (Julian Opie) อรวรรณ อรุณรักษ์ และโรเบิร์ต เราเชนเบิร์ก (Robert Rauschenberg)

4. ขั้นตอนการประมวลผล จากการสังเกต การสัมภาษณ์ และการบันทึก ประมวลข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น คือ 1) ภาพเหตุการณ์ สภาพแวดล้อมของความเป็นเมือง 2) พฤติกรรมการโพสต์ระบายความรู้สึกขณะเดินทางจากโซเชียลมีเดีย (social Media) 3) การสิ้นสุดของเวลาเดินทางที่มากเกินเลยในแต่ละวัน และประมวลผลจากสาเหตุของปัญหาส่งผลต่อระยะเวลาการเดินทางและสุขภาพทางอารมณ์ แบ่งออกเป็น 3 ปัจจัย คือ 1) ระบบการจราจร และระบบรถโดยสารขนส่งสาธารณะ 2) สภาพแวดล้อมที่อยู่บนรถ และ 3) จำนวนประชากรที่หนาแน่น

5. ขั้นตอนการสร้างสรรค์ สังเคราะห์หลักการและวิธีการเพื่อนำเสนอ 3 ประเด็น เพื่อให้ตัวเนื้อหาและรูปแบบสอดคล้องกัน กระบวนการสร้างสรรค์ผลงาน และวิเคราะห์ชิ้นงานระหว่างขั้นตอนการสร้างสรรค์ และการปรับแก้ไขเพิ่มรายละเอียดในบางส่วนของผลงานให้เหมาะสมสมบูรณ์

**ผลงานสร้างสรรค์**

ผลงานโครงการวิจัยเชิงสร้างสรรค์ “ศิลปะจัดวาง: การเดินทางกับชีวิตคนเมือง” มีวัตถุประสงค์ในการนำเสนอผลของภาพสะท้อนสภาวะจิตใจของคนเมืองที่ใช้เวลาในการเดินทางด้วยระบบรถโดยสารขนส่งสาธารณะในเมือง สะท้อนภาพเหตุการณ์ สภาพแวดล้อมในสังคมเมือง การจราจรที่ติดขัด ความแออัดของที่อยู่อาศัย และจำนวนประชากร พฤติกรรมการแสดงออกระหว่างการเดินทาง จากการโพสต์ระบายความรู้สึกในโซเชียลมีเดีย (social media) สภาวะอารมณ์ ความเครียด ความกดดันขณะเดินทาง และการใช้เวลาในการเดินทางที่เกินเลยเวลาส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ในชีวิต

จากการศึกษารวบรวมข้อมูลในการสร้างสรรค์ ได้นำมาวิเคราะห์และประมวลผล โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น หรือ 3 ชุดผลงาน (ดังแสดงในภาพที่ 4-6 และในตารางที่ 2-4) ดังต่อไปนี้

**ผลงานประเด็นที่ 1 ภาพเหตุการณ์ สภาพแวดล้อมของความเป็นเมือง** (ดังภาพที่ 4 และตารางที่ 2)

**แนวความคิดในการสร้างสรรค์ผลงานชุดที่ 1**

จากภาพการเคลื่อนไหวของวิดีโอบ่งบอกถึงสภาวการณ์ในสังคมเมืองของกรุงเทพมหานคร สภาพแวดล้อมและบรรยากาศ สื่อให้เห็นการขยายตัวของเมืองที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เห็นถึงความแออัดของที่อยู่อาศัย และจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้สถานการณ์ในสังคมเมืองเกิดความหนาแน่น ซึ่งส่งผลต่อระบบจราจรและส่งผลกระทบ

ไปยังระบบขนส่งโดยสารสาธารณะ โดยวิธีการหยุดของภาพเคลื่อนไหวพื้นหลังเป็นระยะ ๆ แสดงให้เห็นถึงความไม่ต่อเนื่องของการเดินทาง ตั้งแต่การเดินออกจากซอยบ้าน รอรถ ขึ้นรถสองแถว เพื่อมาต่อด้วยรถไฟฟ้า และต่อด้วยรถเมล์ การเปลี่ยนรถโดยสารหลายเส้นทางกว่าจะเดินทางถึงจุดหมายปลายทาง จากภาพความแตกต่าง สิ่งแวดล้อม สะท้อนประสิทธิภาพที่แตกต่างกันจากการใช้บริการรถโดยสารขนส่งสาธารณะ และเห็นการใช้ชีวิตของคนในเมือง ความเหนื่อยล้า การเร่งรีบ ความวุ่นวายต่าง ๆ สะท้อนถึงเหตุการณ์การเดินทางของคนเมือง

***ภาพที่ 4*** ผลงานชุดที่ 1 (ที่มา : Nutnicha Nutthakornkitti)

**กระบวนการ เทคนิค วัสดุอุปกรณ์ในการสร้างสรรค์ผลงานชุดที่ 1**

ในการสร้างสรรค์ผลงานชิ้นนี้ใช้สื่อวิดีโอสต็อปโมชัน (stop motion) กับแนวคิดวัฒนธรรมสายตา (visual culture) การนำเสนอมุมมองของสภาวะภาพเหตุการณ์ต่าง ๆ ของเมือง โดยการใช้เทคนิคโมเดล แอนิเมชัน (model animation) คือ การทำตัวละครโมเดลตัวการ์ตูนตุ๊กตาขึ้นมาขยับ แล้วนำมาซ้อนทับภาพเข้ากับฉากพื้นหลังเสมือนจริง (photomapping) โดยการนำเสนอมุมมองของสภาวะภาพเหตุการณ์ต่าง ๆ ของเมือง ผู้วิจัยสร้างตัวการ์ตูนตุ๊กตาผู้หญิงที่ทำหน้าที่เป็นภาพแทน (representation) ของคนเมือง แสดงอากัปกิริยาต่าง ๆ ขณะเดินทาง ซ้อนทับอีก 1 ชั้น (layer) เข้ากับภาพเหตุการณ์ต่างๆ ขณะเดินทางเช่นเดียวกัน ในวิดีโอจะเห็นถึงภาพเหตุการณ์จากรถเมล์บนท้องถนน ซึ่งแสดงถึงสภาวะการจราจรติดขัด เป็นระยะ จังหวะ การหยุดรถบ่อยต่อเนื่องเพื่อรับผู้โดยสาร และภาพเหตุการณ์จากรถไฟฟ้า จะเห็นสภาพแวดล้อมในมุมกว้าง มุมสูงของตึก อาคารสูง สลับซับซ้อน บ่งบอกถึงความแออัดของที่อยู่อาศัย และจำนวนของประชากร ในขณะที่ภาพเคลื่อนไหวไปอย่างต่อเนื่อง ตุ๊กตาผู้หญิงซึ่งเป็นตัวเอกของเรื่องมีการเปลี่ยนรูปร่าง (transform) หน้าตา ท่าทางเช่นเดียวกัน ซึ่งตุ๊กตาเปรียบเสมือนเป็นตัวแทนของคนเมือง

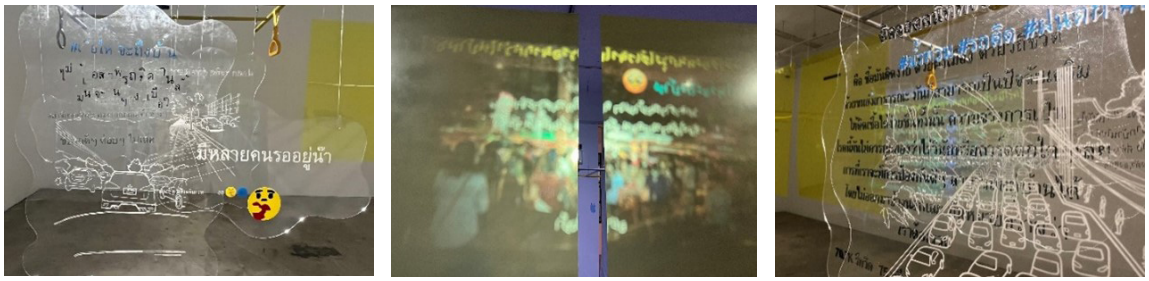
***ตารางที่ 2*** การวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงวัตถุประสงค์ในผลงานชุดที่ 1

| รูปแบบการนำเสนอ | แนวความคิด/วัตถุประสงค์ |
|---|---|
| การนำเสนอรูปทรงของตุ๊กตาผู้หญิงซึ่งเปรียบเสมือนเป็นตัวแทนของคนเมือง มีการเปลี่ยนรูปร่าง (transform) หน้าตา กิริยาท่าทาง ขณะเดินทาง | เพื่อแสดงให้เห็นถึงการใช้ชีวิตของคนในเมือง การเดินทางด้วยรถโดยสารขนส่งสาธารณะ การเร่งรีบ ความเหนื่อยล้า ความวุ่นวาย และความแออัดในขบวนรถ สะท้อนถึงเหตุการณ์การเดินทางของคนเมือง |
| การใช้สื่อวิดีโอสต็อปโมชัน (stop motion) นำเสนอการซ้อนทับภาพ (photomapping) มุมมองของสภาวะภาพเหตุการณ์ต่าง ๆ สิ่งแวดล้อมเมือง สถานการณ์ บรรยากาศการจราจรของเมือง และการใช้ชีวิตของกลุ่มคนที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ | เพื่อนำเสนอสภาวการณ์ในสังคมเมืองของกรุงเทพมหานคร ปัญหาโครงสร้างทางกายภาพของกรุงเทพมหานคร เมืองขยายตัวขึ้น ส่งผลให้สถานการณ์ในสังคมเมืองเกิดความหนาแน่น ซึ่งส่งผลต่อระบบการจราจร และระบบรถโดยสาร เกิดปัญหาการจราจรติดขัด รถโดยสารไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสาร ทำให้ส่งผลต่อระยะเวลาการเดินทางที่ยาวนานของผู้ที่อาศัยในเมือง |
| การติดตั้งฉายวิดีโอลงบนผนัง มีขนาดใหญ่ | เพื่อให้ผู้ชมได้รับรู้ถึงเรื่องราวการใช้ชีวิตจากการเดินทางของคนเมือง และสร้างประสบการณ์การรับรู้ถึงสถานการณ์การเดินทางในเมือง กลับมานำเสนอในหอศิลป์ |

**ผลงานประเด็นที่ 2 พฤติกรรมการโพสต์ระบายความรู้สึกขณะเดินทางจากโซเชียลมีเดีย (social media)** (ดังภาพที่ 5 และตารางที่ 3)

**แนวความคิดในการสร้างสรรค์ผลงานชุดที่ 2**

ผลงานแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมที่แสดงออกระหว่างการเดินทางของคนเมืองที่ใช้โซเชียลมีเดีย (social media) ในการแสดงความรู้สึก สภาวะความกดดันทางอารมณ์ขณะเดินทางของคนเมืองที่ไม่มีทางเลือกในการเดินทาง จึงต้องหาที่ระบายผ่านโซเชียลมีเดีย (social media) เช่น การโพสต์เฟซบุ๊ก (Facebook) ทวิตเตอร์ (Twitter) รวมไปถึงการตั้งกระทู้พันทิป (Pantip) เพื่อระดมความคิดและความรู้สึกของเพื่อนร่วมชะตาบนท้องถนน เพื่อระบายความเครียด ความอึดอัดของสภาวะอารมณ์ขณะการเดินทาง และแสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ เหตุการณ์ที่สะท้อนภาพการเดินทางของคนเมืองที่ต้องพบเจอ ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตทั้งสุขภาพร่างกายและสภาวะทางอารมณ์ที่แย่ลงของผู้ที่อาศัยในเมือง




***ภาพที่ 5*** ผลงานชุดที่ 2 (ที่มา : Nutnicha Nutthakornkitti)

**กระบวนการ เทคนิค วัสดุอุปกรณ์ในการสร้างสรรค์ผลงานชุดที่ 2**

ผลงานชุดนี้ใช้หลักการรูปทรงที่ทับซ้อน (overlapping form) ผู้วิจัยใช้รูป สัญลักษณ์ ตัวอักษร ข้อความที่พบเจอในโซเชียลมีเดีย (social media) เช่น ความเหนื่อยในการเดินทาง รถติด รอรถนาน รถไม่จอดรับ รวมไปถึงการโพสต์ของคนในครอบครัวที่คุยกัน และมีคำถามเดิม ๆ ว่าเมื่อไหร่จะถึงบ้าน ข้อความต่าง ๆ เหล่านั้นถูกนำมาใช้ลงบนแผ่นอะคริลิก วัสดุที่มีความใสในหลายเทคนิค เช่น วาดเส้น ฉลุ แกะสลัก ซึ่งบางข้อความจะมีทั้งข้อความที่สมบูรณ์ (อ่านออก) และข้อความไม่สมบูรณ์ (อ่านไม่ออก) พิมพ์ผิด และภาพสติ๊กเกอร์หน้าตาต่าง ๆ ที่แสดงสีหน้าอารมณ์ โดยวัตถุที่มีข้อความอยู่นั้นจะถูกนำมาวางทับซ้อนเป็นชั้น ๆ (layer) แผ่นหนึ่งเป็นของคนโพสต์ระบายในโซเชียลมีเดีย (social media) และอีกแผ่นหนึ่งเป็นของคนที่คุยตอบโต้กัน เมื่อติดตั้งผลงานองค์ประกอบของภาพ ข้อความต่าง ๆ นำมาวางทับซ้อนกัน ความใสจากตัววัสดุทำให้มองผ่านทะลุแทรกซึม (penetration) กันได้ทั้งหมด เสมือนกับการที่คนต้องหาที่ระบายความเครียดให้กับตัวเองผ่านหน้าจอโทรศัพท์ และผู้อื่นที่มีความรู้สึกเช่นเดียวกัน คุยตอบโต้ แสดงความคิดเห็นผ่านหน้าจอ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงสภาวะความกดดันทางอารมณ์ขณะเดินทางของคนเมืองที่ไม่มีทางเลือกในการเดินทาง

***ตารางที่ 3*** การวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงวัตถุประสงค์ในผลงานชุดที่ 2

| รูปแบบการนำเสนอ | แนวความคิด/วัตถุประสงค์ |
|---|---|
| 1) การนำเสนอแผ่นอะคริลิกด้วยรูปทรงอิสระ (free form) โค้งมน ซึ่งเปรียบเสมือนสมอง เพื่อแทนความคิด การแสดงอารมณ์ความรู้สึก<br>2) การนำเสนอแผ่นอะคริลิกรูปทรงสี่เหลี่ยมเปรียบเสมือนหน้าจอของโทรศัพท์ | เพื่อแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมที่แสดงออกระหว่างการเดินทางของคนเมือง สภาวะอารมณ์ความรู้สึก ความเหนื่อยล้า ความอึดอัด ความกดดันต่าง ๆ ของผู้คนในเขตเมืองที่โพสต์ระบายความรู้สึกในโซเชียลให้ปรากฏเป็นรูปธรรม |
| การใช้วัสดุ คือ แผ่นอะคริลิกแบบใสในการนำเสนอเพราะแผ่นอะคริลิกเปรียบเสมือนหน้าจอของโทรศัพท์ และวัสดุมีความพิเศษ ความใสจากวัสดุนำมาวางทับซ้อน (overlapping) กันเป็นชั้น ๆ (layer) ทำให้สามารถมองทะลุผ่านกันได้ทั้งหมด | เพื่อแสดงให้เห็นถึงการระบายอารมณ์ความรู้สึกขณะเดินทางของคนเมือง การพูดคุยแสดงความคิดเห็นตอบโต้ซึ่งกันและกัน ทั้งหมดแสดงให้เห็นถึงการเดินทางในเขตเมืองที่ส่งผลกระทบต่อตนเอง ครอบครัวและสังคม |

***ตารางที่ 3*** การวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงวัตถุประสงค์ในผลงานชุดที่ 2 (ต่อ)

| รูปแบบการนำเสนอ | แนวความคิด/วัตถุประสงค์ |
|---|---|
| การติดตั้งผลงานใช้ราวเหล็กและมือจับราวในรถโดยสารมานำเสนอและติดตั้งความสูงให้เสมือนจริง ประหนึ่งว่าอยู่ในรถโดยสารขนส่งสาธารณะ | เพื่อถ่ายทอดประสบการณ์ให้ผู้ชมรับรู้ถึงบรรยากาศภายในขบวนรถโดยสาร เสมือนกับการเดินทางในสถานการณ์จริง สามารถให้ผู้ชมอ่านเรื่องราวได้ |

**ผลงานประเด็นที่ 3 การสิ้นสุดของเวลาเดินทางที่มากเกินเลยในแต่ละวัน** (ดังภาพที่ 6 และตารางที่ 4)

**แนวความคิดในการสร้างสรรค์ผลงานชุดที่ 3**

ผลงานแสดงถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้งาน (function) ผิดรูปลักษณ์ การใช้เวลาในการเดินทางด้วยระบบขนส่งโดยสารสาธารณะในเมืองที่เกินเลยเวลาส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ในชีวิตเหลือลดน้อยลง เช่น การพักผ่อน การมีเวลาส่วนตัวในชีวิตประจำวัน เวลาที่อยู่กับครอบครัว แต่ในปัจจุบันกลับไม่ได้เป็นเช่นนั้น คนเมืองต่างใช้เวลาส่วนใหญ่หมดไปกับเวลาทำงานที่มีอิทธิพลในการดำรงชีวิต และเวลาการเดินทางระยะเวลาการเดินทางที่ยาวนาน ความเหนื่อยล้าสะสมจากการอยู่บนรถโดยสาร ซึ่งเห็นถึงการใช้ชีวิตของคนเมืองที่มีคุณภาพชีวิตไม่ได้มาตรฐาน ไม่สมดุล และไม่มีประสิทธิภาพอย่างที่ควรจะเป็น

***ภาพที่ 6*** ผลงานชุดที่ 3 (ที่มา : Nutnicha Nutthakornkitti)

**กระบวนการ เทคนิค วัสดุอุปกรณ์ในการสร้างสรรค์ผลงานชุดที่ 3**

ผู้วิจัยใช้หลักการรูปทรงที่แทรกเข้าหากัน (interpenetrating form) โดยการใช้วัตถุอุปกรณ์ในการเดินทางของรถโดยสารขนส่งสาธารณะ เช่น ป้ายที่หยุดรถประจำทาง ที่นั่งรอป้ายหยุดรถประจำทาง ที่นั่งรถเมล์ ที่นั่งรถสองแถว ที่นั่งรถไฟฟ้า รวมไปถึงสัญลักษณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง วัตถุหลากหลายประเภทเหล่านี้ได้นำมาประกอบสร้างเป็นเตียงนอน โดยวิธีการนำรูปทรงของวัตถุประเภทหนึ่ง และวัตถุอีกประเภทหนึ่งเข้าไปประกอบแทรกในระหว่างรูปทรงนั้น เพื่อสื่อถึงการทับซ้อนกันของสิ่งของในแต่ละช่วงเวลาที่ทับซ้อนกัน หมายถึงช่วงระยะเวลาที่ส่วนใหญ่เราใช้เวลาหมดไปกับการเดินทางจนล่วงเลยเข้ามาเกินเวลาส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ในแต่ละวัน

***ตารางที่ 4*** การวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงวัตถุประสงค์ในผลงานชุดที่ 3

| รูปแบบการนำเสนอ | แนวความคิด/วัตถุประสงค์ |
|---|---|
| การนำรูปทรงของเตียงนอนวัตถุที่อยู่ภายในบ้าน ซึ่งใช้สำหรับการนอนพักผ่อนมานำเสนอ ด้วยการประกอบสร้างจากวัตถุที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยรถโดยสารแต่ละประเภทมาสอดแทรกเข้าหากัน (interpenetrating) เป็นรูปทรงเตียง | เพื่อแสดงให้เห็นถึงปัจจัยการใช้เวลาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมือง จนเกินเลยเวลาพักผ่อน เวลาส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ในชีวิตเหลือลดน้อยลง |

***ตารางที่ 4*** การวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงวัตถุประสงค์ในผลงานชุดที่ 3 (ต่อ)

| รูปแบบการนำเสนอ | แนวความคิด/วัตถุประสงค์ |
|---|---|
| การนำวัตถุที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ ที่นั่งรอป้ายหยุดรถประจำทาง ที่นั่งรถเมล์ ที่นั่งรถสองแถว ที่นั่งรถไฟฟ้า เบาะรถมอเตอร์ไซค์ และสัญลักษณ์ป้ายที่หยุดรถประจำทาง ป้ายสถานีรถไฟฟ้า ราวรถเมล์ มาประกอบสร้างเป็นเตียงนอน | เพื่อแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนรถโดยสารหลายเส้นทางกว่าจะถึงจุดมุ่งหมาย การใช้เวลาการเดินทางที่ยาวนาน และต้องเปลี่ยนสายรถตลอดการเดินทาง ส่งผลถึงความเหนื่อยล้าจากการใช้ระยะเวลาเดินทาง ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ไม่ได้มาตรฐานอย่างที่ควรจะเป็น |
| การติดตั้งนำเสนอผลงานในบริบทใหม่ จากวัตถุที่พบเจอในพื้นที่สาธารณะ และรถโดยสารสาธารณะกลับมานำเสนอในหอศิลป์ | เพื่อให้ผู้ชมมีส่วนร่วมในการรับรู้ มีปฏิสัมพันธ์กับผลงาน เพื่อรับรู้ถึงประสบการณ์บรรยากาศจากสถานการณ์จริงเมื่อเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ |

**องค์ความรู้ที่ได้จากการสร้างสรรค์**

การสร้างสรรค์ผลงานทัศนศิลป์โครงการวิจัยเชิงสร้างสรรค์ “ศิลปะจัดวาง: การเดินทางกับชีวิตคนเมือง” ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจากการลงพื้นที่เชื่อมต่อถนนพัฒนาการถึงพญาไท ในกรุงเทพมหานคร กรณีโดยสารด้วยรถโดยสารขนส่งสาธารณะ ดำเนินการด้วยวิธีการสังเกตการณ์และสัมภาษณ์ผู้คน และสืบค้นข้อมูลการเล่าเรื่องที่เกี่ยวกับการเดินทางจากสื่อโซเชียลมีเดีย (social media) ทำให้ทราบถึงสภาวะจิตใจของคนเมืองที่เกิดจากปัจจัยการใช้เวลาการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมือง ประเด็นปัญหาที่ส่งผลต่อคนเมืองในหลายด้าน จากปัญหาโครงสร้างทางกายภาพของกรุงเทพมหานครทับซ้อนไม่สัมพันธ์กัน ขาดการวางผังที่มีทิศทางเมื่อเมืองขยายใหญ่ขึ้น จำนวนประชากรที่มากขึ้น ส่งผลให้สถานการณ์ สภาพแวดล้อมในสังคมเมืองเกิดความหนาแน่นทั้งสิ่งก่อสร้างและจำนวนประชากร ส่งผลต่อระบบการจราจรและระบบรถโดยสารขนส่งสาธารณะ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด รถโดยสารไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสาร สาเหตุของปัญหาส่งผลต่อระยะเวลาการเดินทางที่ยาวนาน สุขภาพทางร่างกายและสภาวะทางอารมณ์ที่แย่ลงของมนุษย์

จากข้อมูลเหล่านี้เป็นที่มาของปัญหา หรือแรงบันดาลใจในการนำมาสู่กระบวนการสร้างสรรค์ผลงานศิลปกรรมที่ต้องการสื่อให้เห็นปัญหา และแนวคิดจินตนาการเชื่อมโยงแสดงภาพของปัญหาที่ส่งผลกระทบ (outcome) การรับรู้ทางด้านอารมณ์ (emotional perception) สะเทือนใจ (impact) ภาพสะท้อนในรูปแบบศิลปกรรม เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงชีวิตความเป็นอยู่ของคนเมือง ปัญหาสถานการณ์ที่คนเมืองกำลังเผชิญอยู่ถ่ายทอดออกมาเป็นผลงานศิลปะร่วมสมัย

ในการสร้างสรรค์ผลงานศิลปกรรม นำเสนอโดยการสร้างบรรยากาศเสมือนกับการที่ผู้ชมผลงานเข้าไปอยู่ในสถานการณ์จริง สร้างภาษาวัฒนธรรมที่มองเห็นได้ด้วยตา (visual culture) สะท้อนสภาวะภาพเหตุการณ์ต่าง ๆ ของเมือง การใช้ภาพแทน (representation) แสดงชีวิตความเป็นอยู่ของคนเมือง แสดงประเด็นสภาพแวดล้อม ผลของระบบรถโดยสารขนส่งสาธารณะ นอกจากนั้นยังได้มีการนำเสนอลักษณะการจัดวางในบริบทใหม่ จากวัตถุที่อยู่ในพื้นที่สาธารณะกลับมานำเสนอในหอศิลป์ที่ให้ผู้ชมมีส่วนร่วม (interactive) ในการรับรู้ เพื่อส่งเสริมความเข้าใจ แลกเปลี่ยนประสบการณ์ร่วมกัน การใช้ศิลปะเป็นเครื่องมือช่วยทำความเข้าใจในการถ่ายทอดเนื้อหาเรื่องราวของคนเมืองที่พบเจอในชีวิตประจำวัน แสดงประเด็นสภาวะจิตใจอารมณ์ของประชาชนกลุ่มโดยสารในช่วงระยะเวลาเดินทาง การนำเสนอผ่านการบันทึก บอกเล่าประสบการณ์ สะท้อนภาพเหตุการณ์สถานการณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อต้องเดินทางด้วยรถโดยสารขนส่งสาธารณะในเมือง ซึ่งส่งผลถึงประเด็นสุขภาพร่างกายและสภาวะทางอารมณ์ เพื่อทำให้เกิดการตระหนักถึงคุณภาพชีวิตคนเมือง

**ข้อเสนอแนะ**

การรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยมุ่งหวังให้โครงการวิจัยเชิงสร้างสรรค์ชุดนี้เกิดประโยชน์ต่อสังคมในวงกว้าง ช่วยในการสร้างความรู้ ความเข้าใจถึงปัญหาสภาวการณ์ในสังคมเมืองด้วยมุมมองที่หลากหลาย เกิดการตระหนักรู้ถึงคุณภาพชีวิตของคนเมืองในอีกมุมมองหนึ่ง ได้เห็นถึงประเด็นปัญหานำความคิดเห็น ข้อเท็จจริง เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น นอกจากนั้นผู้วิจัยมุ่งหวังอย่างยิ่งว่าการจัดนิทรรศการเผยแพร่ผลงานศิลปกรรมสู่สาธารณชน ผู้เข้าชมนิทรรศการได้แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ความคิด มุมมอง ทัศนคติ สามารถ

นำผลงานวิจัยเชิงสร้างสรรค์ไปใช้ประโยชน์ในเชิงวิชาการและปฏิบัติได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมองค์ความรู้ด้านการศึกษาและยังเป็นการเสริมสร้างเพิ่มพูนด้านการศึกษางานศิลปะร่วมสมัยให้หลากหลายและกว้างไกลมากยิ่งขึ้น

**กิตติกรรมประกาศ**

โครงการวิจัยเชิงสร้างสรรค์ชุดนี้ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยและนวัตกรรมจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ในปี พ.ศ. 2565 ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ถนอมจิตร์ ชุ่มวงค์ และคณาจารย์ในภาควิชาประติมากรรม คณะจิตรกรรม ประติมากรรมและภาพพิมพ์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ที่ให้คำปรึกษา ชี้แนะแนวทางที่ดีในการพัฒนาผลงานศิลปะตลอดการสร้างสรรค์ผลงานให้ประสบผลสำเร็จ

**References**

Boonpipattanapong, Panu. (2019a). **Counting Stories from Conversations and Observing Urban Lifestyles (Counting (นับ) เรื่องเล่าจากบทสนทนาและการเฝ้ามองวิถีชีวิตคนเมือง)**. [Online]. Retrieved August 13, 2022 from https://www.matichonweekly.com/column/article_219960

Boonpipattanapong, Panu. (2019b). **Robert Rauschenberg, Experimental Artist the Eraser of the Rules of the Art World (Robert Rauschenberg ศิลปินนักทดลอง ผู้ลบกฎเกณฑ์เดิม ๆ ของโลกศิลปะ)**. [Online]. Retrieved September 24, 2022 from https://www.matichonweekly.com/column/article_246434

Chaikittiphorn, Kittiphong, & Pavakanun, Ubolwanna. (2016). Developing the bus service of Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) (การพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)). **Thai Journal of Public Administration**, 14(1): 155-179.

Department of City Planning and Urban Development, BMA. (2017). **The Project of Laying and Creating a Comprehensive City Plan for Bangkok (โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร)**. Plan for Bangkok. [Online]. Retrieved March 20, 2021 from https://plan4bangkok.com

Katchwattana, Praornpit. (2018). **Dissecting the Root Cause of 'Traffic Congestion in Bangkok', the Consequences of Poor Urban Planning, Making Bangkok a City of Dead Alleys (ผ่าต้นตอ 'ปัญหารถติดในกรุงเทพฯ' ผลพวงจากการวางผังเมืองยอดแย่ทำกรุงเทพฯ เป็นเมืองแห่งซอยตัน)**. [Online]. Retrieved March 20, 2021 from https://www.salika.co/2018/12/10/truth-about-traffic-problem-in-bangkok/

Nimsamer, Chalood. (2010). **Composition of Art (องค์ประกอบของศิลปะ)** (7th ed). Bangkok: Amarin.

Opie, J. (2018). **National Gallery of Victoria**. [Online]. Retrieved August 10, 2022 from https://www.julianopie.com/texts/national-gallery-victoria-2018

PPTV Online. (2018). **National Problem "Public Mass Transit" is Never Enough (ปัญหาระดับชาติ "ขนส่งมวลชนสาธารณะ" ไม่เคยเพียงพอ)**. PPTVHD36. [Online]. Retrieved January 11, 2021 from https://www.pptvhd36.com/news/ประเด็นร้อน/80498

Sanit, Rachata. (2022). **Bangkok Ranked in Top 5 Work-Life Balance Cities: OT Keng-Minimal Leave Days-Last Safe City (กรุงเทพติด Top 5 เมือง Work-Life Balance พัง: OT เก่ง-วันลาขั้นต่ำน้อยสุด-เมืองปลอดภัยรั้งท้าย)**. [Online]. Retrieved August 30, 2022 from https://brandinside.asia/thailand-at-the-bottom-5-of-work-life-balance-index/

Tangnamo, Somkiat (Ed.). (2006). **Looking for a Story: Visual Culture (มองหาเรื่อง: วัฒนธรรมทางสายตา)**. Maha Sarakham: Mahasarakham University Press.

TerraBKK. (2017). **How Good is the Public Transport System of "Bangkok" in the Eyes of the World? ("ระบบขนส่งสาธารณะ" ของ "กรุงเทพฯ" ดีแค่ไหนในสายตาชาวโลก?)**. [Online]. Retrieved March 20, 2021 from https://today.line.me/th/v2/article/J6rXkX

The Committee Reinforcement Organizational Commitment, Mental Health Center 10. (2021). **The Guidelines for Enhancing of Life Balance 8–8–8: The Formula for Happiness Balance with Life and Work (แนวทางการเสริมสร้างสมดุลชีวิต 8-8-8: สูตรสร้างความสุข สมดุลให้กับชีวิตและการทำงาน)**. [Online]. Retrieved February 12, 2021 from https://www.mhc10.go.th/myfile/00_life888.pdf