

สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ใน
กรุงเทพมหานคร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรดุษฎีบัณฑิต
สาขาวิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2563
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

SITUATIONS OF ANGER, DRIVER'S SPATIAL CONCEPTION AND OCCURRENCE OF CAR
ACCIDENTS IN BANGKOK.



A Dissertation Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Doctor of Philosophy in Sociology and Anthropology

Department of Sociology and Anthropology

FACULTY OF POLITICAL SCIENCE

Chulalongkorn University

Academic Year 2020

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับ
	รถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
โดย	น.ส.ชญานัญ ภัช ทิพพาบุญ
สาขาวิชา	สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิริติ ชื่นพิทยาธร

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรดุษฎีบัณฑิต

.....	คณบดีคณะรัฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา)	
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	
.....	ประธานกรรมการ
(ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร.สุภางค์ จันทวานิช)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิริติ ชื่นพิทยาธร)	
.....	กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย)	
.....	กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.จุลณี เทียนไทย)	
.....	กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.สันต์ สุวัจจราภินันท์)	

ชัยญาน์ภัช ทิพพาบุญ : สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร. (SITUATIONS OF ANGER, DRIVER'S SPATIAL CONCEPTION AND OCCURRENCE OF CAR ACCIDENTS IN BANGKOK.) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ผศ. ดร.กิริติ ชื่นพิทยาธร

วิทยานิพนธ์เรื่องสถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาอารมณ์โกรธ และการแสดงออกขณะที่โกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ ภายใต้สถานการณ์ต่างๆบนท้องถนน มุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ภายใต้ภาวะอารมณ์โกรธ และความสัมพันธ์ระหว่างอารมณ์โกรธและการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์บนท้องถนนโดยอาศัยกรอบแนวคิดทฤษฎีสังคมวิทยาอารมณ์ ทฤษฎีการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ แนวคิดการผลิตพื้นที่ มุมมองต่อพื้นที่ และแนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 การสังเกตการณ์ขณะขับขี่รถยนต์และสัมภาษณ์เชิงลึกโดยใช้กรณีศึกษาจำนวน 20 คน และระยะที่ 2 การสังเกตการณ์ผ่านกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ โดยใช้กรณีศึกษาที่คัดเข้าจากระยะที่ 1 จำนวน 10 คน ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีความสามารถในการถ่ายทอดความรู้สึกและถ่ายทอดความคิดในสถานการณ์ธรรมชาติได้ดี ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เรื่องเล่าจากข้อความและภาพของกรณีศึกษาด้วยการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์และบริบทต่างๆ

ผลการศึกษา พบว่า สถานการณ์ที่เฉพาะเจาะจงและพฤติกรรมที่เกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยที่ความโกรธและการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์เกี่ยวข้องกับทางอารมณ์ ความโกรธที่เกิดขึ้นบนถนนประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก คือสถานการณ์ ตัวตน และสัญญาณที่เกิดจากการการปฏิสัมพันธ์ที่มีผลในการเป็นตัวจุดชนวน เพิ่ม ลด หรือหยุดความโกรธได้ และมีองค์ประกอบรองคือมุมมองของพื้นที่ เพราะอารมณ์โกรธเป็นกระบวนการผลิตที่ถูกผลิตสร้างจากการใช้พื้นที่ที่เกิดขึ้นจากการรับรู้พื้นที่ถนนที่แตกต่างกัน การให้ความหมายของพื้นที่ที่แตกต่างกัน และการใช้รถใช้ถนนที่แตกต่างกันในการปฏิสัมพันธ์กับคนอื่นของผู้ขับขี่รถยนต์จนถูกผลิตสร้างจิตสำนึกในการใช้พื้นที่และการใช้รถใช้ถนนขึ้น ดังนั้นผู้ขับขี่รถยนต์จึงมีการใช้ตัวตนของตนเองในการตีความ และตัดสินใจทั้งสถานการณ์และบุคคลอื่นในทุกพื้นที่ที่ใช้งานและแสดงตัวตนนั้นออกมาผ่านการกระทำที่ล้วนแสดงให้เห็นถึงบริบทบนท้องถนนของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

สาขาวิชา สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา ลายมือชื่อนิสิต

ปีการศึกษา 2563 ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

5981357624 : MAJOR SOCIOLOGY AND ANTHROPOLOGY

KEYWORD: Anger, Occurrence of car accident, Self, Spatial conception

Chanyaphach Thippaboon : SITUATIONS OF ANGER, DRIVER'S SPATIAL CONCEPTION AND OCCURRENCE OF CAR ACCIDENTS IN BANGKOK.. Advisor: Asst. Prof. Keerati Chenpitayaton, Ph.D.

The primary purpose of this dissertation, "Situations of Anger, Driver's Spatial Conception and Occurrence of Car Accidents in Bangkok", is to study anger and the drivers' expressions of anger in the different circumstances along the road; the spatial conception of the drivers when get angry and the relationship between the anger and car accidents on the road by using the following conceptual frameworks including Sociology of Emotions, Symbolic Interactionism, the Production of Space and the concepts about car accidents. Thus, applying qualitative research and using methods of data collection consisting of the observation while driving and the in-depth interview with 20 case studies, then selecting 10 people who have the ability to convey their feelings and perceptions in the natural settings by the car camera recording technique. Finally, the collected data were analyzed by the narrative method using the texts and images from the case studies of the relationships between the drivers and contexts.

The results reveal that the drivers's anger and the expressions of anger are indirectly related to the occurrence of car accidents but, the particular situations and the driver's behaviors were the main cause of the accidents. The anger on the road was consisted of the key components such as the situations, selves, and signs of interactions that can trigger, increase, decrease, and stop the anger. Moreover, there is a secondary element, which is, the perception of space because the anger is a production process stemming from the utilization of the areas. It arises from the different perceptions (i.e., perceived space) the meanings of different areas (i.e., conceived space) and the use of different roads, (i.e., lived space) à la Henri Lefebvre. Therefore, the drivers have to use their selves in interpreting, labelling, and judging both the situations and others in all the areas they use and show their "selves" through the actions that reflect the contexts on the roads of the drivers in Bangkok.

Field of Study: Sociology and Anthropology

Student's Signature

Academic Year: 2020

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์จากบุคคลหลายท่านที่ได้ให้การสนับสนุนผู้วิจัยมาโดยตลอดระยะเวลาของการศึกษา ขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิริติ ชื่นพิทยธร ผู้เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้กรุณาให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการจัดทำวิทยานิพนธ์อันมีคุณค่า เป็นแรงบันดาลใจในการคิดค้นหัวข้อ จนสามารถดำเนินกระบวนการวิจัยสำเร็จ ลุล่วงไปได้ด้วยดี รวมทั้ง ขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร.สุภาวงศ์ จันทวานิช แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รองศาสตราจารย์ ดร. สันต์ สุวีจฉราภินันท์ แห่งมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ รองศาสตราจารย์ ดร.จตุรรัตน์ เอื้ออานวย และ รองศาสตราจารย์ ดร.จুলณี เทียนไทย คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้ให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ ในการปรับปรุงแก้ไขวิทยานิพนธ์ให้มีความครบถ้วนและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านจากภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ เสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ ในการพัฒนาทักษะ ความสามารถ และศักยภาพทางด้านงานวิชาการแก่ผู้วิจัย ตลอดจนขอขอบคุณนิสิตหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรดุษฎีบัณฑิตและปริญญาศิลปศาสตร มหาบัณฑิต ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2559 และ 2560 ทุกท่านที่ให้ความปรารถนาดี และให้คำแนะนำที่ดีตลอดมา รวมทั้งเจ้าหน้าที่ประจำหลักสูตรและภาควิชาฯ ที่ให้การช่วยเหลือ สนับสนุนในด้านเอกสาร ข้อมูล และดำเนินการทุกด้านที่เป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัย และขอขอบคุณ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ให้ทุนอุดหนุนวิทยานิพนธ์ตลอดกระบวนการแก่ผู้วิจัย

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ พ.ต.ท.มนตรี ทิพพาบุญ และนางณัฐพรรณ ทิพพาบุญ บิดามารดา นายอรรถพล ทิพพาบุญ และนายณัฐพงศ์ ทิพพาบุญ น้องชาย รวมถึงขอกราบ ขอบพระคุณผู้บังคับบัญชาทุกท่านแห่งสำนักงานปลัดกระทรวงยุติธรรมที่ให้โอกาสผู้วิจัย ในการลาศึกษาต่อตลอดระยะเวลา 4 ปี ทั้งนี้ ขอขอบคุณ นายอำนาจ แดงประไพ นางพรพริ้ง ปัทมินทร์ นายปิยภัทร ทวีผล และเพื่อนสนิททุกท่านที่เป็นกำลังใจ ให้ความช่วยเหลือ สนับสนุน และอยู่เบื้องหลังความสำเร็จในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สำเร็จอย่างสมบูรณ์

ชญญาณ์ภักซ์ ทิพพาบุญ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ฐ
สารบัญรูปภาพ.....	ท
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามวิจัย.....	13
1.3 วัตถุประสงค์	13
1.4 ขอบเขตการวิจัย	13
1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	13
1.4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่และระยะเวลา	13
1.4.3 ขอบเขตการวิจัยด้านวิธีการศึกษา.....	14
1.5 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	14
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	16
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม (แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง).....	17
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสังคมวิทยาอารมณ์ (Sociology of emotions)	19
2.1.1 นิยามของอารมณ์ในทางสังคมวิทยา (Definition in Sociology of emotions).....	19
2.1.2 ประวัติศาสตร์การศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ (Historical dimensions).....	20
2.1.2.1 ยุคแรก: ยุคของแนวคิดโครงสร้างทางสังคมและแนวคิดเกี่ยวกับบุคลิกภาพ..	21

2.1.2.2	ยุคที่ 2 : ยุคของการสร้างทฤษฎีที่เป็นทางการในการอธิบายอารมณ์	23
2.1.2.3	ยุค 3 : ยุคของทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ หรือการตีความความหมายของ ตัวตน	25
2.1.2.4	ยุคสังคมวิทยาช่วงหลัง 1990	27
2.1.3	แนวทางการศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ (Approaches of emotions)	29
2.1.3.1	แนวคิดและทฤษฎีสังคมวิทยาจุลภาค (Micro sociology).....	29
2.1.3.2	แนวคิดและทฤษฎีสังคมวิทยามหภาค (Macro Sociology)	31
2.1.4	ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism)	36
2.1.5	แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับความโกรธ (Anger concept).....	38
2.1.5.1	แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับความโกรธ.....	38
2.1.5.2	แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความโกรธ	41
2.1.6	แนวคิดเกี่ยวกับสถานการณ์ (Situations concept).....	44
2.2	แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ (Space or spatial)	45
2.2.1	นิยามและบริบทของพื้นที่ (Definition and context of space)	45
2.2.2	มุมมองพื้นที่ที่เป็นตัวแสดงและมุมมองเชิงพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งทางกายภาพ (Active and passive space).....	47
2.2.3	มุมมองเชิงพื้นที่และวัฒนธรรม (Space and culture).....	49
2.2.4	การให้ความหมายเชิงจิตวิสัย และความแตกต่างระหว่างพื้นที่ส่วนบุคคลและพื้นที่ สาธารณะ (Subjective and distinction of space).....	51
2.2.5	สังคมวิทยาเกี่ยวกับพื้นที่ (Sociology of space).....	53
2.2.6	พื้นที่กับการศึกษาความเป็นเมือง (Spatial and urbans sociological study)	57
2.2.7	พื้นที่กับแนวคิดปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน	58
2.3.1	นิยามความหมายและการเกิดของอุบัติเหตุทางรถยนต์	59
2.3.2	แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางรถยนต์	62
2.3.2.1	ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ (Domino theory).....	62

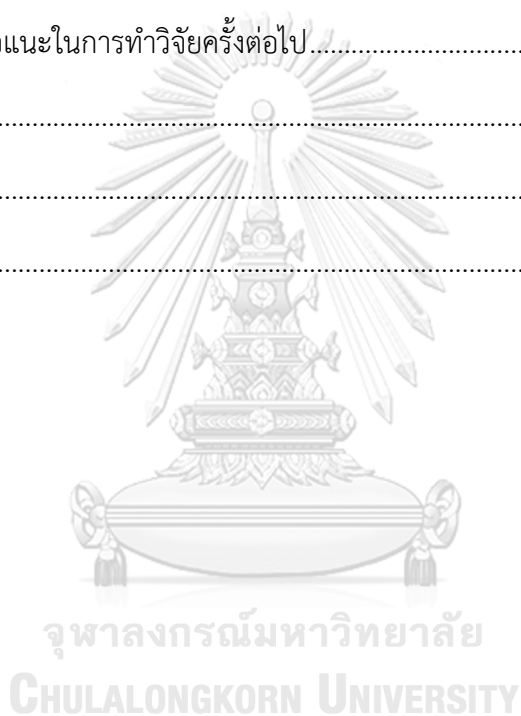
2.3.2.2 ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Proneness Theory).	63
2.3.2.3 แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The theory of planned behavior :TPB)	64
2.3.2.4 แนวคิดปัจจัยที่กำหนดพฤติกรรมมนุษย์	64
2.3.5 ภาพรวมด้านนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับอุบัติเหตุของประเทศไทย	65
2.4 เอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	67
2.5 ประเด็นแนวคิดและทฤษฎีที่นำมาเป็นกรอบในการศึกษา	71
2.5.1 แนวคิดทฤษฎีและแนวทางของสังคมวิทยาอากรมณ์	73
2.5.2 แนวคิดเรื่องพื้นที่ (Space).....	76
2.5.3 การประยุกต์แนวคิดทฤษฎีมาใช้ในการศึกษา.....	81
2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual framework)	83
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	84
3.1 วิธีการวิจัย	85
3.1.1 การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research).....	85
3.1.2 แนวทางการตีความ (Interpretive approach).....	85
3.1.3 ขั้นตอนการวิจัย.....	85
3.1.4 ศึกษาข้อมูลภาคสนามเพื่อรวบรวมข้อมูล.....	85
3.2 การเก็บข้อมูล (Data collection).....	88
3.2.1 การเก็บข้อมูลเชิงเอกสาร (documentary research).....	88
3.2.2 การศึกษาภาคสนาม (Field work).....	88
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	89
3.4 กรณีศึกษา (Case Study).....	89
3.4.1 กรณีศึกษาในระยะสังเกตการณ์การขับรถยนต์และสัมภาษณ์เชิงลึก.....	90
3.4.2 กรณีศึกษาในระยะการติดกล้องบันทึกภาพในรถยนต์.....	90

3.5	วิธีการดำเนินการเก็บข้อมูล	91
3.6	การวิเคราะห์ และการนำเสนอข้อมูล.....	100
3.7	การตรวจสอบข้อมูล.....	103
3.8	จริยธรรมในการวิจัย	103
บทที่ 4	ผลการศึกษา.....	105
4.2	ข้อมูลภาคสนาม.....	112
4.2.1	ข้อมูลทั่วไปของกรณีศึกษา.....	112
4.2.2	การวิเคราะห์เรื่องเล่า (Narrative Analysis).....	114
4.2.2.1	อรรถบทที่ 1 อารมณ์ (Emotions).....	115
1.	อารมณ์โกรธขณะขับรถ.....	115
1.1	อารมณ์หงุดหงิดก่อนที่จะโกรธ	116
1.2	มีอารมณ์โกรธขณะขับรถ.....	118
2.	การแสดงอารมณ์โกรธขณะขับรถ.....	119
3.	สาเหตุที่ทำให้โกรธ.....	124
4.2.2.2	อรรถบทที่ 2 ตัวตน (Self)	128
1.	อารมณ์ นิสัย บุคลิกภาพเฉพาะบุคคล.....	128
1.1	บุคคลที่มีนิสัยใจเย็น ไม่ค่อยโกรธ แต่ไวต่อสิ่งที่มากระทบ	128
1.2	บุคคลที่มีอารมณ์ร้อน และแสดงออกชัดเจน	129
1.3	บุคคลที่มีอารมณ์อ่อนไหว เจ้าอารมณ์ และแสดงความรู้สึก ชัดเจน	131
2.	ประสบการณ์ ทักษะ และวิธีการการขับรถ.....	137
2.1	ผู้ขับรถที่ประเมินตนเองว่าชำนาญ และขับรถดี	138
2.2	ผู้ขับรถที่ประเมินตนเองว่าชำนาญ วางแผนเส้นทาง ทำผิด กฎจราจรประจำ แต่มั่นใจว่าขับรถดี	140

2.3 ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประเมินตนเองว่าชำนาญ และขับรถไม่ดี.....	141
2.4 ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประเมินตนเองว่าชำนาญ และขับรถแย่มาก ..	141
3. การให้ความหมายกับรถยนต์	142
4.2.2.3 อรรถบทที่ 3 สถานการณ์ (Situations).....	145
4.2.2.4 อรรถบทที่ 4 พื้นที่ (Space)	164
1. การให้ความหมายของพื้นที่	166
1.1 พื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจง และไม่เฉพาะเจาะจง	166
1.2 พื้นที่คือพื้นที่ใช้งาน หรือสถานที่ที่เราใช้ประโยชน์	167
1.3 พื้นที่คือพื้นที่ว่าง.....	168
1.4 พื้นที่ที่แบ่งเป็นพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ	169
1.5 พื้นที่ หมายถึงพื้นที่ในกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัด.....	170
2. การให้ความหมายระหว่างรถยนต์กับพื้นที่.....	172
3. ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่กับความโกรธ.....	186
4.2.2.5 การเกิดอุบัติเหตุ	188
1. พฤติกรรมการขับรถจี้ท้าย และเว้นช่องว่างระหว่างคันน้อย	188
2. พฤติกรรมการเบียดแทรก เข้ามาในช่องการจราจร	189
3. พฤติกรรมการขับรถประมาท อันเนื่องมาจากความเห็นแก่ตัว.....	190
บทที่ 5 เรื่องเล่าจากกรณีศึกษา.....	195
5.1 กรณีศึกษาที่ 1 ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว	195
5.2 กรณีศึกษาที่ 2 ประกอบอาชีพรับราชการ	199
5.3 กรณีศึกษาที่ 3 ประกอบอาชีพในวงการภาพยนตร์	202
5.4 กรณีศึกษาที่ 4 ประกอบอาชีพ Grab Taxi.....	207
5.5 กรณีศึกษาที่ 5 ประกอบอาชีพสถาปนิก	212
5.6 กรณีศึกษาที่ 6 ประกอบอาชีพรับราชการ	216

5.7	กรณีศึกษาที่ 7 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท (ประกันภัย).....	220
5.8	กรณีศึกษาที่ 8 ประกอบอาชีพขับรถ Taxi	224
5.9	กรณีศึกษาที่ 9 อาชีพพนักงานบริษัท (นายหน้าประกันภัย).....	228
5.10	กรณีศึกษาที่ 10 อาชีพพนักงานสอบสวน.....	231
บทที่ 6	อภิปรายผลการศึกษา.....	236
6.1	อภิปรายผล.....	236
6.2	สถานการณ์ (Situations).....	237
6.2.1	สถานการณ์เฉพาะหน้า (Situation) กับอารมณ์โกรธ (Anger) ของผู้ขับขี่ยนต์	237
6.2.1.1	รูปแบบของสถานการณ์และรูปแบบของการแสดงอารมณ์โกรธ	239
1.	รูปแบบของสถานการณ์ที่ทำให้โกรธ.....	239
2.	รูปแบบของการแสดงอารมณ์โกรธ.....	240
6.3	ตัวตน (Self)	245
6.3.1	ตัวตนของผู้ขับขี่ยนต์กับการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism)	245
6.3.2	อารมณ์โกรธ (Anger)ของผู้ขับขี่ยนต์กับสังคมวิทยาจุลภาค (Micro sociology) ...	250
6.4	มุมมองเชิงพื้นที่ (Spatial conception).....	254
6.4.1	ปฏิสัมพันธ์ของชีวิตในเมือง และความเป็นเมืองของกรุงเทพมหานคร	254
6.4.2	พื้นที่กับการผลิตพื้นที่ (The Production of Space) ของผู้ขับขี่ยนต์.....	256
6.4.3	มุมมองพื้นที่สาธารณะของผู้ขับขี่ยนต์	264
6.5	อุบัติเหตุ.....	267
6.5.1	สถานการณ์ของผู้ขับขี่ยนต์กับอุบัติเหตุ.....	267
6.5.2	พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยนต์กับอุบัติเหตุ	268
บทที่ 7	สรุปและข้อเสนอแนะ	272
7.1	สรุป	272

7.1.1	อารมณ์โกรธและการแสดงอารมณ์ของผู้ขับรถยนต์ในรถยนต์.....	273
7.1.2	มุมมองเชิงพื้นที่และการผลิตพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์มีผลต่อการเกิดอารมณ์โกรธของผู้ขับรถยนต์.....	274
7.1.3	ความโกรธไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับอุบัติเหตุ แต่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ขับรถยนต์ในสถานการณ์ที่เฉพาะเจาะจง.....	275
7.2	ข้อเสนอแนะ	278
7.2.1	ข้อเสนอแนะต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในระดับมหภาค	278
7.2.2	ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	285
บรรณานุกรม.....		286
ภาคผนวก.....		291
ประวัติผู้เขียน.....		296



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 แผนการดำเนินงาน.....	94
ตารางที่ 2 ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน.....	96
ตารางที่ 3 แสดงสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2560.....	107
ตารางที่ 4 แสดงอุบัติเหตุรายจังหวัด 3 อันดับแรก ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563.....	108
ตารางที่ 5 แสดงการจำแนกประเภทของอุบัติเหตุที่เกิดในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนคน ระหว่างปี 2559-2563.....	109
ตารางที่ 6 แสดงเพศและช่วงอายุของผู้ให้ข้อมูล.....	113
ตารางที่ 7 แสดงอาชีพของผู้ให้ข้อมูล.....	113
ตารางที่ 8 แสดงรูปแบบของ (Patterns) ของการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่.....	122
ตารางที่ 9 แสดงเหตุการณ์และการกระทำของคู่กรณี.....	127
ตารางที่ 10 แสดงนิสัย การควบคุมอารมณ์ และการแสดงความโกรธในชีวิตประจำวัน และในขณะขับขี่ของผู้ให้ข้อมูล.....	136
ตารางที่ 11 แสดงสถานการณ์ที่เป็นสาเหตุให้เกิดอารมณ์โกรธ.....	145
ตารางที่ 12 แสดงสถานการณ์และปฏิกิริยาการโต้ตอบของผู้ให้ข้อมูล.....	158
ตารางที่ 13 การให้ความหมายพื้นที่ พื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะ.....	165
ตารางที่ 14 การให้ความหมายระหว่าง “รถยนต์” และ “พื้นที่”.....	172
ตารางที่ 15 แสดงคำตอบว่าพื้นที่ที่มีผลต่อความโกรธในขณะที่ขับขี่หรือไม่.....	181
ตารางที่ 16 แสดงประเภทของพื้นที่และผลกระทบที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความโกรธ.....	187
ตารางที่ 17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำหรือพฤติกรรมของผู้ขับขี่กับอุบัติเหตุ.....	193

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปภาพที่ 1 ภาพการชนท้ายจากการขับขี่ท้ายของผู้ให้ข้อมูล ID 13 บริเวณทางแยกไปธัญบุรี.....	189
รูปภาพที่ 2 ภาพการชนท้ายจากการขับขี่ท้าย ของผู้ให้ข้อมูล ID 3 บริเวณถนนศรีนครินทร์	189
รูปภาพที่ 3 ภาพการชนท้ายจากการขับขี่ท้าย ของผู้ให้ข้อมูล ID 1 บริเวณถนนงามวงศ์วาน.....	189
รูปภาพที่ 4 ภาพการชนท้ายจากการถูกขับปาดหน้าและแซงซ้าย ของผู้ให้ข้อมูล ID 14 บริเวณถนน บางแค.....	190
รูปภาพที่ 5 ภาพการชนท้ายจากการพยายามจะแทรกออกด้านซ้าย ของผู้ให้ข้อมูล ID 11 บริเวณ ถนนลาดพร้าว	190
รูปภาพที่ 6 ภาพการชนด้านข้างจากการพยายามจะแทรกออกด้านขวาของผู้ให้ข้อมูล ID 5 บริเวณ ถนนรามอินทรา.....	190
รูปภาพที่ 7 ภาพการเกือบจะชนกันของความประมาทของคนขับรถตู้จากกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ หน้ารถของผู้ให้ข้อมูล ID3 บริเวณถนนเส้นที่จะออกสู่ จ.นครปฐม	191
รูปภาพที่ 8 ภาพการชนสิ่งกีดขวางบนถนน เนื่องจากการก้มหยิบของในขณะที่ขับรถ ของผู้ให้ข้อมูล ID 9 บริเวณถนนร่มเกล้า	192
รูปภาพที่ 9 ภาพการชนเล็กน้อยจากการเบียดแทรกกันในซอยหมู่บ้านย่านแจ้งวัฒนะของผู้ให้ข้อมูล ID 17.....	192

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

วิทยานิพนธ์ เรื่อง สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร (Situations of Anger, Driver's Spatial Conception and Occurrence of Car Accidents in Bangkok) เกิดขึ้นจากการสังเกตการณ์ปรากฏการณ์บนถนนที่มีภาพข่าว คลิปวิดีโอ หรือภาพเหตุการณ์การแสดงอารมณ์โกรธและการทะเลาะวิวาทบนถนนที่ถูกแบ่งปันต่อกันทั้งบนโลกออนไลน์ พื้นที่เครือข่ายสังคม (Social network) และการรายงานข่าวโดยสถานีโทรทัศน์ ซึ่งเป็นประเด็นนี้ที่ทุกคนในสังคมโดยเฉพาะผู้ที่อาศัยและใช้ชีวิตอยู่ในกรุงเทพมหานครให้ความสนใจ ผู้สื่อข่าวพยายามหาข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับการทะเลาะวิวาทบนถนนโดยอ้างอิงจากข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตลอดจนสัมภาษณ์นักวิชาการทางสุขภาพจิตจากกระทรวงสาธารณสุขเพื่อพยายามตอบคำถามต่อข้อสงสัยของคนในสังคมที่มีต่อการแสดงออกของผู้ขับรถยนต์ซึ่งนำมาถกเถียงกันบ่อยครั้งในกระดานกระทู้พันทิป ในหัวข้อเกี่ยวกับอารมณ์ขณะขับรถ ซึ่งประเด็นหลักที่มีร่วมกัน คือ 1) สาเหตุที่ทำให้ผู้ขับรถยนต์หัวร้อน โมโหง่าย บนถนน ทั้งๆ ที่แท้จริงแล้วเป็นคนนิสัยดี มารยาทเรียบร้อย ใจเย็น เกิดจากอะไร 2) เหตุใดการเปลี่ยนตำแหน่งมานั่งหลังพวงมาลัยจึงสามารถเปลี่ยนแปลงนิสัยหรือพฤติกรรมให้กลายเป็นคนที่ดูเฉยๆ เกรี้ยวกราด อารมณ์ร้อน และพร้อมมีเรื่องทะเลาะวิวาทกับผู้ขับรถยนต์คันอื่น 3) การแสดงออกของผู้ขับรถยนต์บนถนนที่เกิดขึ้นเป็นเพราะนิสัยส่วนบุคคล และความหงุดหงิดจากสภาพการจราจรบนถนนใช่หรือไม่ และ 4) การแก้ไขปัญหามาตรฐด้วย การเสนอแนะแนวทางการควบคุมอารมณ์ให้กับผู้ขับรถยนต์เป็นแนวทางที่ใช้ประโยชน์ได้จริงหรือไม่

ผู้วิจัยมีมุมมองต่อปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นไม่ต่างจากข้อสงสัยของคนในสังคมที่ให้ความสนใจต่อสาเหตุที่ทำให้เกิดอารมณ์ในแง่ของนิสัย บุคลิกภาพส่วนตัว และพฤติกรรมขับรถยนต์ แต่ผู้วิจัยมีข้อขบคิดต่อซึ่งต้องการศึกษาหรือทำความเข้าใจเพิ่มเติมว่า มีประเด็นอื่นที่ซ่อนอยู่ภายใต้ตัวตน (Self) ของผู้ขับรถยนต์แต่ละรายที่ผลักดันให้เกิดความหัวร้อน การแสดงความโกรธหรือแสดงอารมณ์รุนแรงของผู้ขับรถยนต์บนถนนหรือไม่ ซึ่งในประเด็นนี้ ผู้วิจัยพิจารณาว่าการแสดงออกอารมณ์โกรธของผู้ขับรถยนต์บนถนนในกรุงเทพมหานครมีมุมมองเชิงพื้นที่ที่ซ่อนอยู่ทำให้พวกเขานำเสนอออกมา

อย่างสลับซับซ้อน กล่าวคือ เมื่อพวกเขาเผชิญหน้ากับอารมณ์โกรธ มุมมองที่เกี่ยวกับพื้นที่ที่จะถูกถ่ายทอดออกมาด้วยโดยที่ไม่รู้ตัว ซึ่งจะสังเกตมุมมองดังกล่าวนี้ได้ยากกว่าในสถานการณ์ปกติ ในช่วงเวลาที่ผ่านมา ความเชื่อและมุมมองต่อพื้นที่ของบุคคลเป็นกระบวนการหนึ่งในการสร้างตัวตนของบุคคลเหล่านั้นด้วย ซึ่งงานวิชาการที่ศึกษาอารมณ์โกรธบนถนนโดยส่วนใหญ่มักจะมุ่งหาสาเหตุแห่งพฤติกรรมจนละเลยมุมมองทางด้านพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตปกติของคน ในขณะที่เดียวกัน งานวิชาการที่ศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่มักจะไม่ได้ใส่ใจรายละเอียดว่ามุมมองเชิงพื้นที่ของผู้นั้นถูกถ่ายทอดออกมาในชีวิตประจำวันได้อย่างไร

หากพิจารณาบริบทของถนนในกรุงเทพมหานคร จะพบว่ามีความสลับซับซ้อนของปัญหาค่อนข้างมาก รายงานของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านระบบความปลอดภัยระบุว่าผู้อาศัยในกรุงเทพมหานครมีปริมาณการเดินทางมากถึง กว่า 17 ล้านเที่ยวต่อวัน และนับวันจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในขณะที่ถนนมีการพัฒนาไปอย่างช้าๆ การขยายถนนเพื่อรองรับต่อความต้องการของประชาชนมีความล่าช้าจากอุปสรรคของพื้นที่ว่างในกรุงเทพฯ ที่มีน้อย และมีราคาสูงทำให้รัฐต้องประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนก่อสร้างและขยายเส้นทางถนน นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการอย่างต่อเนื่อง เช่น รถไฟฟ้า ทางพิเศษเลี้ยวรถติด เป็นต้น (สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ, 2559) ซึ่งจะเห็นได้จากถนนในกรุงเทพมหานครทุกเส้นทางมีปริมาณรถหนาแน่น ติดขัด และมีผู้คนที่สัญจรไปมาด้วยยานพาหนะที่หลากหลายมากขึ้นทุกวัน หนึ่งในพาหนะที่คนกรุงเทพฯ นิยมและใช้งานบนถนนมากที่สุดคือรถยนต์ส่วนตัว ส่งผลให้ปริมาณรถเต็มความจุของพื้นที่ถนนจนเกิดการคับคั่งทางด้านการจราจร รถไม่สามารถเคลื่อนไหลได้อย่างคล่องตัวและมีความติดขัดในหลายเส้นทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งนี้ข้อมูลจากกองบังคับการตำรวจจราจรกรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ได้รายงานขยายความเพิ่มเติมขึ้นว่าปัญหาการจราจรที่มีความซับซ้อนเกิดจากวินัยจราจรผู้ใช้ถนน ผู้คนขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน การหย่อนยานในการบังคับใช้กฎหมาย และปัญหาจากระบบโครงข่ายถนน

ความหลากหลายของผู้คนที่ใช้ชีวิตบนถนนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองที่มีการพัฒนาในทุกด้านอย่างต่อเนื่องในฐานะที่เป็นเมืองที่มีอิทธิพลอย่างโดดเด่นต่อประเทศ (Urban primacy) ความเจริญก้าวหน้าของเมืองได้ส่งผลให้เกิดแรงดึงดูดกับประชากรให้เข้ามาอยู่อาศัยในอาณาเขตเมืองทั้งแบบถาวร หรือการอพยพเข้ามาชั่วคราว จนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขนาดของเมือง และประชากรเมืองได้

เกิดการขยายตัวอันเนื่องมาจากการรวมตัวกันของจำนวนประชากร ในระดับที่มีความหนาแน่นจนนำมาสู่ภาวะความเป็นเมือง กิจกรรมต่างๆ ที่เป็นชีวิตประจำวันของคนเริ่มเปลี่ยนแปลงไปตามเศรษฐกิจที่มีการเปลี่ยนแปลง อาจกล่าวได้ว่า กรุงเทพมหานครมีลักษณะ การขยายตัวในลักษณะของสังคมเมือง (Urbanization) คุณลักษณะเฉพาะประการหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของผู้คน โดยเฉพาะด้านการจราจร คือ การเจริญเติบโตของเมืองที่มีการพัฒนาแบบก้าวกระโดดจากการพัฒนาในพื้นที่ชั้นในอันเป็นผลจากการก่อสร้างทางหลวงสายหลัก สายรอง รวมทั้งการขยายเส้นทางเดินทางให้ไกลออกจากศูนย์กลางของเมืองทำให้การขยายตัวของเมืองเป็นไปตามแนวราบตามถนนสายหลักต่างๆ ซึ่งการขยายตัวของเมืองในลักษณะนี้ส่งผลให้มีความต้องการการเดินทางจากแนวถนนสายหลักต่างๆ วิ่งเข้าสู่ตัวเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจมีมากขึ้น (สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ, 2559) ระบบขนส่งสาธารณะหลักภาครัฐไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้จำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลักจนทำให้เกิดปัญหาปริมาณรถยนต์มากกว่าพื้นที่ถนน

ในทำนองเดียวกัน ข้อมูลกรมขนส่งทางบก พบว่า ในปี 2558 มีปริมาณรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครมากกว่า 9 ล้านคัน และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 5 ต่อปี ซึ่งจากข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับถนนในกรุงเทพมหานคร ในปี 2556 พบว่ากรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ทั้งหมด 1,568.7 ตารางกิโลเมตร และมีพื้นที่ความยาวของถนนในกรุงเทพมหานครมีประมาณ 5,400 – 5,500 กิโลเมตร ซึ่งตามมาตรฐานสากลแล้ว การวัดความเพียงพอของถนนจะคิดเทียบจากค่าความหนาแน่นถนน (Road density) โดยคิดความยาวถนนต่อพื้นที่เมือง สัดส่วนถนนในกรุงเทพมหานครมีความหนาแน่นของถนนอยู่ที่ร้อยละ 3.5 ในขณะที่มหานครโตเกียวมีความหนาแน่นของถนนอยู่ที่ร้อยละ 19.1 มหานครนิวยอร์ก มีความหนาแน่นของถนนอยู่ที่ร้อยละ 12.9 กรุงโซลร้อยละ 13.5 เมืองบาร์เซโลน่า ร้อยละ 13.4 และมหานครลอนดอน ร้อยละ 9.4 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความหนาแน่นของถนนของกรุงเทพมหานครอยู่ในระดับต่ำมากเมื่อเทียบกับมาตรฐาน ความหนาแน่นของถนนในต่างประเทศ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2556) ทั้งนี้ ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รายงานไว้ว่าถนนหลายเส้นทางในกรุงเทพมหานครมีปริมาณจราจรหนาแน่นเกินขีดความสามารถของถนนที่จะรองรับปริมาณการจราจรได้ ได้แก่ ถนนสุขุมวิท พหลโยธิน เพชรบุรี พระราม ๔ ถนนวงแหวนรัชดาภิเษก ถนนที่ผ่านสะพาน เป็นต้น การที่สภาพและลักษณะของถนนหรือพื้นผิวจราจรไม่เหมาะสมและมีความไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร ถนนหลายเส้นทางมีลักษณะเป็นคอขวดตามสะพานและถนนเชื่อมต่างๆ มีผลกระทบอย่างยิ่งต่อการไหลของการจราจร ทำให้เกิด

ความไม่คล่องตัว และเกิดการแออัดของยวดยานพาหนะ ซึ่งล้วนมีความสัมพันธ์และกระทบกันอย่างเป็นระบบต่อปัญหาจราจร หรือปัญหาการติดในกรุงเทพมหานคร ที่ได้กลายเป็นประเด็นปัญหาสำคัญที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้คนที่อาศัยและดำเนินชีวิตในพื้นที่นี้

นอกจากนี้ ข้อมูลการรายงานประเมินสภาพจราจรทั่วโลก หรือ Global traffic scorecard ประจำปี 2017 ของ INRIX จัดอันดับและระบุว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสภาพการจราจรติดขัดที่สุดในโลกเป็นอันดับ 1 เป็นปีที่ 2 ติดต่อกันจากการจัดอันดับรวม 38 ประเทศ โดยที่กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่มีรถติดที่สุดในเอเชีย และเป็นอันดับ 11 ของโลก ในข้อมูลดังกล่าวระบุว่า ผู้คนในกรุงเทพฯ เสียเวลาเฉลี่ยบนถนนถึง 64 ชั่วโมง (INRIX, 2561) ซึ่งปัญหาการติดในเมืองใหญ่ หรือในเมืองหลวงที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากหลายสาเหตุข้างต้น กล่าวคือปัญหาโครงข่ายถนน ปัญหาปริมาณรถมากกว่าพื้นที่ถนนคือปัจจัยสำคัญลำดับต้นๆ ที่ทำให้ถนนบางเส้นทางติดขัด ซึ่งสาเหตุประการต่อมาคือรถเสียริมทาง รถจอดริมถนน งานก่อสร้างกลาง หรือข้างถนน หรือแม้แต่การเกิดอุบัติเหตุบนถนนก็ล้วนมีผลทำให้รถชะลอตัว จนเกิดการจราจรติดขัดได้ แต่สาเหตุประการใหญ่ที่สำคัญไม่แพ้กัน คือสาเหตุจากตัวคน คือ ผู้ที่ขับยานพาหนะ ผู้เป็นตัวการในการไม่รักษากฎวินัยจราจร เบียดซ้าย ปาดขวา เปิดเลนเอง ขับรถด้วยความประมาทใช้โทรศัพท์มือถือถือระหว่างขับรถ รวมถึงความเห็นแก่ตัว ต้องการไปก่อนคนอื่นก็ล้วนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจนทำให้รถติดขัด ซึ่งมีผลกระทบโยนโยนไปยังผู้อื่นที่อยู่บนท้องถนน ทั้งผู้ขับขี่รถยนต์ คนเดินเท้า คนขับรถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกันด้วย

ผลกระทบที่เกิดต่อจิตใจอันเป็นผลมาจากรถติด หรือสภาพการจราจรที่แออัด หนาแน่นในเมืองส่งผลโดยตรงต่อผู้ใช้รถบนถนน ทำให้ผู้คนหรือผู้ขับขี่รถยนต์เกิดความหงุดหงิด โกรธเกรี้ยว และแสดงออกด้วยการขับรถตัดหน้า ปาดซ้ายปาดขวา ด่าทอ และลงจากรถมาทะเลาะวิวาทกันบ่อยครั้ง เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่น่าพึงประสงค์อันเกิดจากคู่อริอีกฝ่าย หรือการเกิดอุบัติเหตุกับคู่อริอันเนื่องมาจากสถานการณ์ใดๆ ก็ตาม ซึ่งการที่ผู้ขับขี่รถยนต์แสดงออกถึงความโกรธกันอย่างชัดเจนโดยไม่ตระหนักถึงการควบคุมอารมณ์นี้ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อสภาพการจราจรที่มีผู้ร่วมทางอีกมากมายต้องรับชะตากรรมเพียงเพราะอารมณ์โกรธที่เกิดขึ้นอย่างปัจจุบันทันด่วน ของผู้ขับขี่รถยนต์รายใดรายหนึ่ง ซึ่งในประเด็นนี้ ความโกรธที่เกิดขึ้นเป็นเพราะมีบางสิ่งที่มากระตุ้นโดยเฉพาะหรือมีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเป็นการที่ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องเผชิญหน้ากับการปลุกปั่นของเหตุการณ์ซึ่งจะส่งผลว่าบุคคลจะโกรธมากหรือน้อยเพียงใด (Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, & Richards, 2003)

ในประเด็นผลกระทบของการจราจรไม่ได้มีผลต่ออารมณ์ความหงุดหงิดเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อสุขภาพจิต ทำให้ผู้คนเกิดภาวะเครียด ซึ่งเป็นภาวะของอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคลต้องเผชิญกับปัญหาต่างๆ และทำให้รู้สึกถูกกดดัน ไม่สบายใจ วุ่นวายใจ และวิตกกังวล ส่งผลให้สภาวะสมดุลของร่างกายและจิตใจเสียไป ผลจากปฏิกิริยาตอบสนองที่มีต่อความเครียดทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางกายและทางจิตในตัวบุคคลนั้นให้แสดงออกทางพฤติกรรมซึ่งอาจเป็นพฤติกรรมที่ไม่น่าพึงประสงค์ต่อผู้อื่นในสังคม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยชิ้นหนึ่งที่ระบุว่า การเดินทางบนถนนสามารถเพิ่มความเครียดให้สูงขึ้นได้ และการที่จะต้องใช้เวลาในการเดินทางนานๆ โดยไม่สามารถทำอะไรได้ ส่งผลให้คนเรารู้สึกอึดอัดและเครียดมากขึ้น ซึ่งหากวัดทางร่างกายจะพบว่า มีอัตราการเต้นของหัวใจในระดับที่สูงกว่าปกติ และยังส่งผลเสียต่อสุขภาพกายด้วย กล่าวคือ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หรือแม้แต่การใช้รถส่วนตัวมีความเชื่อมโยงถึงความเครียดที่มากเป็นพิเศษ รวมถึงมีผลกระทบต่อการอ่อนเพลียและการพักผ่อนไม่เพียงพอ โดยในการศึกษาระบุด้วยว่าคนที่ใช้ยานพาหนะ และเผชิญรถติดอย่างยาวนานมักจะมีปัญหาสุขภาพ (BMC Public Health, 2011) รวมถึงผลการวิจัยของ คริสติน เอ็ม. โฮเนอร์ (Christine M. Hoehner) ระบุว่าคนที่ต้องเดินทางไกลประมาณ 24 กิโลเมตรเป็นประจำทุกวัน มีแนวโน้มว่าจะมีน้ำหนักเพิ่มขึ้น และมีแนวโน้มที่จะมีความดันโลหิตสูงอีกด้วยนั่นก็เพราะการที่จะต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางที่ยาวนานส่งผลให้คนเรามีเวลาออกกำลังกายลดลง ร่างกายก็มีการเผาผลาญแคลอรีที่ลดลงด้วย (ทฤษฎีปัญหา, 2558) ดังนั้นจึงไม่อาจปฏิเสธได้เลยว่า สภาพปัญหาการจราจรและการใช้เวลาบนถนนที่ยาวนานของคนในกรุงเทพมหานครมีผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย และสภาพจิตใจทำให้เกิดอารมณ์หงุดหงิด หัวเสีย และอารมณ์โกรธที่สามารถจะพัฒนาไปสู่การแสดงออกที่มีความรุนแรงมากขึ้นได้

นอกจากนี้ ความเครียดของผู้คนในระดับปัจเจกบุคคลที่เพิ่มสูงมากขึ้นยังเกิดขึ้นมาจากการที่รัฐไม่สามารถดำเนินการแก้ไขสภาพปัญหาการติดขัดสะสมมาเป็นเวลานานจนทำให้อัตราความรถติดมีเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีผลต่อเศรษฐกิจในแง่ประสิทธิภาพในการสร้างผลผลิตของประเทศ เพราะมีอัตราการสูญเสียต้นทุนด้านพลังงานในระดับชาติเพิ่มมากขึ้น หรือในทางเศรษฐศาสตร์เรียกว่าภาวะของการสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Unrecoverable loss) และในขณะเดียวกันประชาชนก็มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้นจากการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงบ่อย และการหาซื้อของรับประทานข้างทางเพื่อบรรเทาความหิวในระหว่างที่รถติด (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2561) ดังนั้น ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครจึงมีผลกระทบที่กว้างขวางทั้งในระดับปัจเจกบุคคล และระดับโครงสร้างทางสังคมด้วย เพราะปัญหาการจราจรได้ทำให้วิถีชีวิตและการดำเนินชีวิตประจำวันของคนในกรุงเทพมหานครมีความ

เปลี่ยนแปลงไป ทั้งในแง่ของผลเสียทางสุขภาพกาย สุขภาพจิต และทรัพย์สินของผู้ใช้รถบนถนนซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า วิถีชีวิต (Lifestyle) ของคนกรุงเทพมหานครมีความผูกผันตามสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลาของสภาพเศรษฐกิจแบบทุนนิยมที่มีลักษณะสัมพันธ์กับระบบอุตสาหกรรมทำให้คนในกรุงเทพ มีชีวิตที่เร่งรีบ เต็มไปด้วยการแข่งขัน การทำงานอย่างหนักและติดต่อกันเป็นเวลานาน รวมถึงความตรากตรำจากการใช้ชีวิตบนถนนที่ยาวนานในแต่ละวันได้ส่งผลให้เกิดความเหนื่อยล้าทางร่างกาย ทำให้เกิดความเครียดได้ในบุคคลในลักษณะที่เรียกว่าร่างกายเครียดอันเนื่องมาจากการที่ร่างกายกับจิตใจมีความเกี่ยวข้องกันจนไม่สามารถแยกจากกันได้ ซึ่งการเกิดความเครียดทางร่างกายย่อมส่งผลให้จิตใจเครียดตามด้วย และความเครียดเหล่านี้ก็มีส่วนสำคัญที่ส่งผลต่ออารมณ์และการแสดงออกของบุคคลด้วย เพราะความเครียดไม่ใช่ภาวะอารมณ์ แต่เป็นผลที่เกิดขึ้นจากภาวะอารมณ์ เช่น ความโกรธ ความหงุดหงิด ความกลัว เป็นต้น

การประมวลผลจากสถิติ ข้อมูลต่างๆ และการวิเคราะห์ที่มาของปัญหาข้างต้นได้นำมาสู่ความสนใจในการศึกษาอารมณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์บนถนนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีข้อค้นพบจากการทบทวนวรรณกรรมประการหนึ่ง คือ แม้ว่าจะมีงานวิชาการที่ศึกษาอารมณ์ (Emotions) และพื้นที่ (Space) มาก แต่งานวิจัยที่ศึกษาอารมณ์ในทางสังคมวิทยาลับมีน้อย และการศึกษาอารมณ์ที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์โกรธนั้นโดยส่วนมากมักจะเป็นการศึกษาในเชิงจิตวิทยา และศึกษาเชิงพุทธศาสนาที่เป็นการศึกษาอารมณ์ผู้ขับขี่รถยนต์โดยส่วนใหญ่มักจะเป็นการศึกษาอารมณ์ในเชิงจิตวิทยาสังคมที่เน้นการทดสอบ ทดลอง และหาปัจจัยที่เป็นสิ่งเร้าต่อการเกิดความโกรธ รวมถึงเน้นไปที่การศึกษานุคลิกภาพผู้ขับขี่ด้วย ทั้งนี้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจรที่มีในปัจจุบันเป็นการมุ่งศึกษาในประเด็นของการป้องกันความเสี่ยงและความปลอดภัยบนท้องถนนที่จะเป็นการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอันเป็นปัจจัยหนึ่งของปัญหาการติดในกรุงเทพมหานคร และสำหรับในส่วนของการศึกษาเชิงพื้นที่ที่ศึกษาในเชิงสังคมวิทยาและมานุษยวิทยาในประเทศไทย ส่วนใหญ่จะเน้นการศึกษาพื้นที่ในเชิงกายภาพ การฟื้นฟูย่านชุมชน และการประกอบสร้างความหมายของชุมชนแต่ละแห่ง ซึ่งมีงานวิจัยจำนวนมากที่ศึกษาพื้นที่ในเชิงสังคมวิทยา โดยเฉพาะในประเด็นของการประกอบสร้างความหมายจากบริบทของพื้นที่ซึ่งสามารถนำมาเป็นแนวทางในการศึกษาของผู้วิจัยได้ ทั้งนี้งานวิจัยที่สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาได้โดยมากจะเป็นงานวิจัยของต่างประเทศ เนื่องด้วยจากการทบทวนวรรณกรรม พบว่างานวิจัยในประเทศไทยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาไม่เคยมีการวิจัย หรืองานศึกษาใดที่จะให้มุมมองเกี่ยวกับความโกรธ และมุมมองต่อพื้นที่ที่ถูกแสดงผ่านผู้ขับขี่รถยนต์ในขณะที่เกิดอารมณ์โกรธ ดังนั้น แนวคิดหลักจาก

การทบทวนวรรณกรรมที่นำมาใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงประกอบด้วยกลุ่มแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสังคมวิทยาอาชญากรรม ได้แก่ ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ที่ประกอบด้วย ตัวตน สถานการณ์ และความโกรธ กลุ่มแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในเรื่องพื้นที่ ได้แก่ การให้ความหมาย พื้นที่เมืองและการผลิตพื้นที่ แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการศึกษาทั้งของไทยและต่างประเทศ

ข้อค้นพบหนึ่งจากการทบทวนวรรณกรรม สามารถอนุมานได้ว่า การเกิดอาชญากรรมต่างๆ ขึ้นในขณะขับรถเป็นเรื่องปกติ หรือเกิดขึ้นเสมอในชีวิตประจำวันของผู้คน ดังเช่น งานวิจัยที่สมาคมรถยนต์แห่งอเมริการะบุว่า ร้อยละ 80 ของผู้ขับรถเคยแสดงอารมณ์โกรธ และไม่พอใจออกมาระหว่างการขับรถบนท้องถนนอย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี ซึ่งในประเด็นนี้ นักจิตวิทยาชาวอังกฤษ ชื่อ สแตน สไตน์ด (Stan Steindl) ได้ให้คำอธิบายไว้ในงานวิจัยของเขาในปี 2016 ซึ่งถูกอ้างอิงไว้ในรายงานการศึกษาความปลอดภัยบนถนนของมูลนิธิ AAA ว่า ความโกรธเป็นส่วนหนึ่งของประสบการณ์ของมนุษย์ และช่วยให้มนุษย์มีชีวิตรอด ซึ่งความโกรธบนถนนก็มีลักษณะเช่นเดียวกัน เพราะมันเกิดขึ้นจากสองกระบวนการหลัก ได้แก่ การคุกคาม และการขับรถ ซึ่งทั้งสองประการนี้เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของความสามารถของมนุษย์เพื่อความอยู่รอด กล่าวคือภัยคุกคาม เช่น การเคลื่อนไหวที่ไม่คาดคิดของผู้ขับอื่น ๆ การถูกตัดขาดหรือการต้องเบรกอย่างกะทันหันสามารถกระตุ้นการตอบโต้การต่อสู้ เนื่องจากไม่สามารถหนีไปได้จริงๆ และต้องต่อสู้ (AAA Foundation for Traffic Safety, 2017) นั่นหมายความว่า อาชญากรรมร้ายแรง และความโกรธที่เกิดขึ้น ระหว่างการขับรถบนถนนเกิดขึ้นจากสถานการณ์ที่ไม่คาดฝัน เกิดขึ้นอย่างกะทันหันจนไม่ได้ทันระวังตัว เช่น การถูกปาดหน้า ถูกแซง หรือเบรกกะทันหัน เป็นสถานการณ์ที่กระตุ้นให้เกิดความจำเป็นต้องต่อสู้เพื่อเป็นการตอบกลับสถานการณ์ และสิ่งที่กระทำนั้นก็เกิดโดยสัญชาตญาณของมนุษย์

ประเด็นความโกรธเป็นอารมณ์หนึ่งที่อยู่ภายใต้ประเด็นเรื่องอารมณ์ที่ได้รับความสนใจ และถูกนำไปศึกษาอย่างหลากหลายในสาขาวิชาต่างๆ ตลอดระยะเวลาตั้งแต่ปี 1980 เป็นต้นมาซึ่งในระยะแรก นั้น อารมณ์ได้ถูกมองว่าเป็นกระบวนการที่มีความสัมพันธ์กับร่างกาย เนื่องด้วยอารมณ์เป็นปรากฏการณ์ที่ซับซ้อนและมีผลในการเปลี่ยนแปลงเราทันที แต่ในการศึกษาระยะหลังมีความเปลี่ยนแปลงไปบ้าง เช่น ในปี 1989 เปกกี เอ ทอยท์ (Peggy A. Thoits) ได้นิยามอารมณ์ และองค์ประกอบของอารมณ์ไว้ 4 ประการ คือ 1) ความเป็นไปตามสถานการณ์หรือบริบท 2) มีการ

เปลี่ยนแปลงทางสรีรวิทยาหรือร่างกาย 3) มีการแสดงออกถึงท่าทางอย่างมีอิสระ และ 4) มีป้ายวัฒนธรรมที่ใช้ในแต่ละกลุ่มกำกับไว้อย่างเจาะจง ซึ่งเป็นข้อสรุปพอสังเขปได้ว่า อารมณ์มีความเป็นธรรมชาติ (Nature) และในขณะเดียวกันก็มีความเป็นวัฒนธรรม (Culture) ที่คนเราประกอบสร้างขึ้นไปด้วย (Thoits, 1989) ดังนั้นการศึกษา “อารมณ์” ของคนจึงอาจมีความแตกต่างกันได้ตามบริบท และตามสังคม วัฒนธรรมที่มีความแตกต่างกัน และในปัจจุบันอารมณ์โกรธได้ถูกนำมาศึกษาอย่างแพร่หลายในหลายบริบท โดยเฉพาะบริบทที่มีความเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของมนุษย์ เช่น อารมณ์โกรธในที่ทำงาน อารมณ์โกรธในครอบครัว อารมณ์โกรธของผู้คนบนท้องถนน เป็นต้น การศึกษาอารมณ์โกรธของปัจเจกบุคคลในยุคสมัยใหม่จึงเป็นการสะท้อนให้เห็นวิถีทางแห่งชีวิตที่ระบุให้เห็นความชัดเจนและความสัมพันธ์ในระดับทฤษฎีและประสบการณ์ของผู้คน โดยเฉพาะการทำ ความเข้าใจอารมณ์เชิงลบ และการก่อตัวของความโกรธผ่านปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน (Everyday life) ซึ่งก็คือ ความโกรธและการแสดงออกถึงความโกรธของผู้ช้บรณนต์ที่มีความเฉพาะเจาะจงของสถานการณ์ (Particular situations) มีการกระตุ้นการโต้ตอบ และการเอาตัวรอด เพราะความโกรธเป็นส่วนหนึ่งของประสบการณ์ของมนุษย์ และความโกรธที่เกิดขึ้นบนถนนนั้นก็ก็มีลักษณะเดียวกัน สำหรับประเด็นการศึกษาอารมณ์โกรธที่เกิดบนถนนมีการศึกษาที่มีความสอดคล้องกับอารมณ์โกรธของผู้ช้บรณนต์ ชื่อ *How Emotion Works* ของ แจ็ค คาทซ์ (Jack Katz) (1999) โดยเป็นการศึกษาเกี่ยวกับอารมณ์ (Emotions) ของคนช้บรณนต์ในลอสแอนเจลิส ผ่านคำถามหลักของงานวิจัยว่า ทำไมคนช้บรณนต์ถึงมีความโกรธ ซึ่งผลการศึกษาของเขาระบุว่า สาเหตุที่คนช้บรณนต์โกรธ และมีการแสดงออกถึงความโกรธนั้นก็เพราะความชุ่นข้องใจจากการที่ไม่สามารถสื่อสารกับผู้ช้บรณนต์อื่น ในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้ทันที คนช้บรณนต์ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกของคนช้บรณนต์อื่นได้ และสาเหตุประการต่อมา ก็คือ การถูกขัดจังหวะ ขัดขวางการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งผลการศึกษานี้อธิบายไว้อย่างชัดเจนว่า การแสดงออกทางอารมณ์ทั้งหมดได้รับการออกแบบมาเพื่อทำการเล่าเรื่องสำคัญ ๆ ในสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นทางสังคม โดยที่มนุษย์จะปรับการแสดงออกทางอารมณ์ ขึ้นอยู่กับว่าคนอื่น ๆ กำลังตอบสนองต่อพฤติกรรมของเราอย่างไร และอีกประการหนึ่งคือ อารมณ์เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับสังคมส่วนใหญ่ ดังนั้น อารมณ์ของมนุษย์จึงมีความเกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ (Identity) ของปัจเจกบุคคลด้วย (Katz, 1999)

ด้วยบริบททางสังคมภายใต้สภาวะความเป็นเมืองของกรุงเทพมหานคร ทำให้มีการดำรงอยู่ของความวุ่นวาย ความเร่งรีบ อันเป็นอัตลักษณ์ของสังคมเมืองที่เต็มไปด้วยผู้คนมากมายที่ต่างมีวิถีชีวิตส่วนตัวของตนในท่ามกลางความแออัดยัดเยียดด้วยข้อจำกัดทางพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่มีความคงที่

ในสภาวะความเป็นเมืองนี้ความสัมพันธ์ของคนในสังคมมักมีลักษณะของการปฏิสัมพันธ์กันตามความจำเป็น แม้ว่ามนุษย์จะเป็นสัตว์สังคมตามธรรมชาติ แต่คนเมืองมักจะมี ความแตกต่างออกไป กล่าวคือ โดยแท้จริงแล้วคนเมืองส่วนใหญ่ไม่ปรารถนาที่จะใช้ชีวิตร่วมกันกับคนอื่น ๆ ตลอดเวลา มีความต้องการพื้นที่ความเป็นส่วนตัวสูง เนื่องจากสภาพแวดล้อมของสังคมเมืองที่พวกเขาต้องประสบ ในแต่ละวันมีความยุ่งยาก สับสน วุ่นวาย ทั้งจากสภาพของสังคมที่ต้องพบเจอผู้คนมากมายจาก ประชากรที่หนาแน่น การจราจรที่แออัดและบริบทแวดล้อมอื่นๆ ที่ถึงแม้ว่าคนเมืองจะมีอิสระในการ ใช้ชีวิตในรูปแบบที่ต้องการมากกว่าคนในชนบท หรือในเมืองเล็กๆ แต่สิ่งเหล่านี้ได้ส่งผลกระทบต่อ คนในสังคมเมืองใหญ่ให้มีความรู้สึกต้องการพื้นที่ส่วนตัว (Private space) ในขณะที่อยู่ในพื้นที่ สาธารณะ (Public space) มากกว่า ซึ่งพวกเขา มักจะแสดงออกถึงขอบเขตพื้นที่ส่วนตัวโดยไม่สนใจว่าจะมีผลกระทบต่อบุคคลอื่น ซึ่งแต่ละบุคคลนั้นก็จะมีวิธีปฏิบัติ การเชิงพื้นที่ดังกล่าวในแต่ละ สถานการณ์ที่แตกต่างกันออกไป สอดคล้องกับที่ อ็องรี เลอแฟฟวร์ (Henri Lefebvre) กล่าวไว้ว่า “เมืองคือผลผลิตของสังคม คนอยู่กับเมือง เมืองอยู่กับคน ดังนั้นคนจะเป็นเช่นไรเมืองก็ย่อมเป็น เช่นนั้น ฉะนั้นผลผลิตทางกายภาพของเมืองที่เกิดขึ้นจึงเกิดจากผู้คนเป็นผู้ผลิตสร้าง ให้เกิดขึ้นมา ” (Lefebvre, 1991) ซึ่งคนหรือผู้ขบถยนต์ที่ใช้ถนนก็เป็นผู้ผลิตพื้นที่ขึ้นมาตามแนวทางการวิเคราะห์ พื้นที่ 3 องค์ประกอบ หรือ Spatial triad ของ อ็องรี เลอแฟฟวร์ (Henri Lefebvre) จนเกิดเป็น พื้นที่ใน 3 รูปแบบ ได้แก่ ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ พื้นที่ของการแสดงภาพตัวแทน 3) พื้นที่ที่เป็นภาพ แสดงแทน หรือ The representation space (Lefebvre, 1991)

ทั้งนี้ สภาพความเป็นเมืองของกรุงเทพมหานครยังมีความสอดคล้องกับที่ เกออร์กซิมเมล (Georg Simmel) ได้เสนอภาพเมือง หรือมหานครสมัยใหม่ (Metropolis) ในฐานะอาณาบริเวณ ที่เต็มไปด้วยความแปลกแยก ซึ่งการที่เมืองเป็นท่าเลหลักของเศรษฐกิจแบบการแลกเปลี่ยนเงิน การ แบ่งแรงงาน ทำให้ผู้คนเกิดการจ้องใจวางเฉย ไม่ใส่ใจจนดูเสมือนไร้ความรู้สึก ซึ่งเงินได้เข้ามาลดทอน คุณลักษณะทุกอย่าง และลดความเป็นปัจเจกบุคคลของทุกคนลง เพราะการผลิตภายใน มหานครเป็นการผลิตเพื่อตลาดที่ผู้ผลิตและผู้บริโภคไม่รู้จักกัน เมืองจึงเป็นสถานที่ที่ปัจเจกบุคคล จะได้เผชิญกับสิ่งกระตุ้นเร้าที่มากมายและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ความเป็นเมือง จะมีกิจกรรม หลากหลาย และแรงกดดันทำให้คนต้องปรับตัว ระบบความนึกคิดของคนในเมืองได้สร้างระยะห่าง ระหว่างบุคคลขึ้นมา ยิ่งสังคมเมืองเติบโตหรือพัฒนาไปมากเท่าไรขอบเขตของความเป็นปัจเจก บุคคลก็ยิ่งขยายออกไปมากขึ้นเท่านั้น (Georg Simmel, 1903) ดังนั้นผู้คนในมหานครจึงมัก ตอบสนองสิ่งต่างๆ ด้วยหัวสมองมากกว่าหัวใจ กล่าวคือ ตอบสนองด้วยการตัดสินใจคุณค่า ให้เหตุผล

และให้ความหมายกับทุกสิ่งมากกว่าการให้ความเห็นใจ หรือการทำความเข้าใจสิ่งต่างๆ ที่เกิดขึ้น เช่น กรณีที่เกิดการทะเลาะวิวาทบนถนน ผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่สนใจเพียงแค่เหตุการณ์เพื่อมาประเมินผลว่าใครเป็นฝ่ายผิด สาเหตุเกิดจากอะไร โดยที่ให้ความสนใจต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้ที่เกิดเหตุการณ์น้อย เว้นเสียแต่ว่าเหตุการณ์นั้นมีคนบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตที่อาจทำให้คนอุกคิต และช่วยเหลือพวกเขาเหล่านั้นก่อน และในท้ายที่สุดพวกเขาก็ได้พัฒนาท่าทีวางเฉยไม่ใส่ใจ (Blasé attitude) กับสิ่งเร้ารอบตัวขึ้นมาเพื่อเป็นภูมิคุ้มกันตนเองจากสภาพแวดล้อมภายนอก (Georg Simmel, 1950)

การที่กรุงเทพมหานครมีความเป็นเมืองในลักษณะที่ถูกขับเคลื่อนด้วยเศรษฐกิจแบบทุนนิยม ทำให้วิถีชีวิตของผู้คนมีความเร่งรีบ และถูกกดดันด้วยสภาวะแวดล้อมทั้งจากครอบครัว สถาบันการศึกษา สถานที่ทำงาน และสภาพในสังคม ทำให้สิ่งที่ เกออร์ก ซิมเมล (Georg Simmel) กล่าวไว้เป็นความจริง ความเป็นอยู่ ความแออัดในเมือง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง แม้แต่ในระบบความคิดของคนก็เปลี่ยนแปลง ผู้คนในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่จึงมีความเคยชินในการแก่งแย่งแข่งขันทำทุกอย่างให้ชีวิตตนเองประสบความสำเร็จ มุ่งผลประโยชน์ จนทำให้ในหลายๆ ครั้งลืมนับทิศทางสังคมไป ความเกี่ยวข้องกันในทางสังคมก็เป็นไปตามสภาพความจำเป็น และรักษา ระยะห่างระหว่างบุคคลไว้ตามที่คิดว่าควรจะเป็น กรุงเทพฯ ได้กลายเป็นพื้นที่ที่รวมผู้คนที่แตกต่างกันไว้อย่างหลากหลาย ทั้งคนที่อยู่อาศัยเดิม อพยพ หรือย้ายถิ่นเข้ามาเพื่อกิจกรรมในด้านต่างๆ จนอาจกล่าวได้ว่า เมืองเป็นพื้นที่ซ้อนลักษณะความแตกต่างของบุคคล (Palen, 1987) ทำให้ความเป็นบุคคลไม่สามารถเห็นได้ชัดเจนด้วยการมองผ่านตาแค่เพียงครั้งเดียว ซึ่งในสถานการณ์การขับรถยนต์บนถนนซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะได้ทำให้ความเป็นปัจเจกบุคคลไม่สามารถมองเห็นได้โดยง่ายดังนั้นการแสดงออกของบุคคลต่างหากที่จะทำให้ภาพของคนในกรุงเทพฯ มีความชัดเจนขึ้น ซึ่งการแสดงออกบนถนนนี้มักมีคุณลักษณะของอารมณ์เชิงลบที่พร้อมจะทำให้เกิดการกระทบกระทั่งการทะเลาะวิวาทกับบ่อยครั้ง ซึ่งแม้ว่าสถิติการแจ้งเพื่อดำเนินคดีเกี่ยวกับการทะเลาะวิวาทจากอุบัติเหตุบนท้องถนนที่รับแจ้งในบันทึกข้อมูลในระบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะมีไม่มาก กล่าวคือ ในปี 2559 มีจำนวน 10 คดี และปี 2560 มีเพิ่มมาเล็กน้อยเป็นจำนวน 14 คดี (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย, 2560) แต่คลิปและข่าวการทะเลาะวิวาทบนท้องถนนกลับได้รับการแชร์ต่อๆ กันในสื่อต่างๆ มากมายในทุกๆ วัน ซึ่งจากข้อมูลที่พบอาจกล่าวได้ว่า ความโกรธ การทะเลาะวิวาทของผู้ขับขี่รถยนต์กับอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นมีความสัมพันธ์กัน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งนั้นแม้จะมีความเกี่ยวข้องกันหลายสาเหตุ แต่สาเหตุที่

แท้จริงประการหลักนั้นล้วนเกิดจากคนแทบทั้งสิ้น เพราะคนเป็นสาเหตุให้เกิดพฤติกรรม การกระทำ เช่น ขับรถประมาท ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร ขับรถหวาดเสียว เป็นต้น

ดังนั้น ในการศึกษาวิจัย เรื่อง ความโกรธ ตัวตน และมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถในกรุงเทพมหานคร จึงเป็นการศึกษาอารมณ์โกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งเป็นการศึกษาในเชิงปัจเจกบุคคล ภายใต้กรอบของแนวคิดของทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interaction) โดยที่ผู้วิจัยมุ่งหวังที่จะชี้ให้เห็นการกระทำผ่านตัวแสดง (ผู้ขับขี่รถยนต์) ว่าพวกเขาแสดงอารมณ์โกรธ และประกอบสร้างความหมายของพื้นที่ส่วนตัวอย่างไรภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ซึ่งในความหมายนี้ พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ทางความรู้สึกนึกคิด (Mental space) และพื้นที่ทางสังคม (Social space) ที่ถูกประกอบสร้างและให้ความหมายของคนในสังคม อันเป็นการสร้างตัวตน (Self) และอัตลักษณ์ส่วนบุคคล (Social identity) ในรูปแบบหนึ่งซึ่งอยู่บนความสัมพันธ์ของพื้นที่ถนน ซึ่งเป็นพื้นที่กายภาพ (Physical space) ทั้งนี้เพราะผู้วิจัย มีความเชื่อว่าพื้นที่เป็นอีกบริบทหนึ่งที่มีความสำคัญ ทำให้ปัจเจกบุคคลมีลักษณะเฉพาะ และมีการสร้างความหมายในแต่ละบุคคลแตกต่างกันไป ซึ่งการสร้างความหมายนี้ยังได้รวมไปถึงความหมายของพื้นที่ส่วนบุคคลในพื้นที่สาธารณะบนถนนของปัจเจกบุคคลที่มีผลต่อการแสดงอารมณ์โกรธของผู้คนในกรุงเทพมหานครด้วย ทั้งนี้ มุมมองดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกันในชีวิตประจำวันที่มีการปฏิสัมพันธ์ได้ก่อให้เกิดแรงมูมทั้งเชิงบวกและลบขึ้น ดังนั้นแล้ว ประเด็นใหญ่ที่มีความเกี่ยวข้องจึงมีความจำเป็นต้องมุ่งไปที่การศึกษาอารมณ์ (Emotions) และการศึกษาพื้นที่ (Space) ในแง่ของการรับรู้ การให้คุณค่า การประกอบสร้างความหมายของปัจเจกบุคคล

ในการศึกษารุ่นนี้ ผู้วิจัยเลือกใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ตามหลักปรัชญาสังคมนิยม (Interpretivism) ที่มุ่งทำความเข้าใจความหมายทางสังคม ความคิด ความเชื่อ ค่านิยม ทักษะคติ เหตุผล ที่นำไปสู่การกระทำทางสังคม (Social action) ของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งเป็นตัวแสดง ด้วยวิธีการตีความ (Interpretive method) โดยใช้วิธีการศึกษาด้วยการสังเกตการณ์ (Observation) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ในขณะที่นั่งรถยนต์กับกรณีศึกษา ร่วมกับการใช้เทคนิคกล้องวิดีโอบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) เพื่อตรวจสอบสถานการณ์ และสภาพพื้นที่ทางกายภาพที่เกิดขึ้นในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์เกิดความโกรธ ทั้งนี้เพราะสมมติฐานในเบื้องต้นของการศึกษารุ่นนี้ คือ มุมมองเกี่ยวกับพื้นที่ที่จะถูกนำเสนอขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครกำลังเผชิญกับอารมณ์โกรธภายใต้สถานการณ์ที่เกิดขึ้น แม้ว่าสถานการณ์ต่างๆ ของผู้ให้ข้อมูลที่เกิดขึ้นจะเหมือนหรือแตกต่างกันก็ตาม จากนั้นจึงใช้แนวทางการตีความ (Interpretive

approach) ในการสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย (Inductive analysis) เพื่อสร้างข้อสรุป (Inference) จากสิ่งที่ค้นพบ และใช้การรายงานผลจากเรื่องเล่า (Narrative) ทั้งในส่วนเรื่องเล่าจากข้อความ และเรื่องเล่าจากภาพ จำแนกเป็นอรรถบทยุทธวิธีในทุกประเด็น ซึ่งผลการศึกษาเบื้องต้นแสดงว่า อารมณ์โกรธ และการแสดงออกของผู้ขับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับทั้งสถานการณ์ (Situations) ตัวตน (Self) ของผู้ขับรถยนต์ และมุมมองเชิงพื้นที่ (Spatial) และทั้ง 3 ประการมีผลต่อการประกอบสร้างตัวตนของผู้ขับรถยนต์

การอธิบายการศึกษาวิจัยชิ้นนี้ เริ่มต้นด้วยบทนำ ซึ่งเป็นการกล่าวถึงที่มา และความสำคัญของปัญหา คำถามวิจัย วัตถุประสงค์ และขอบเขตในการศึกษา บทที่ 2 เป็นการทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เน้นหนักไปที่ทฤษฎีสังคมวิทยาอารมณ์ ทฤษฎีการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ ที่อธิบายถึงตัวตนและสถานการณ์ ทฤษฎีการผลิตพื้นที่ และแนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ บทที่ 3 เป็นการอธิบายถึงวิธีวิทยาในการวิจัย โดยเริ่มต้นจากปรัชญาพื้นฐานในการออกแบบวิจัย จนถึงกระบวนการดำเนินงานทั้งหมดในการศึกษา บทที่ 4 เป็นผลการศึกษาที่ได้มาจากการตีความข้อมูลด้วยการวิเคราะห์เรื่องเล่า (Narrative) ที่ได้จากการศึกษาทั้งในขั้นตอนการสังเกตการณ์ สัมภาษณ์เชิงลึก และการสังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ บทที่ 5 เป็นเรื่องเล่าจากกรณีศึกษา บทที่ 6 เป็นการอภิปรายผลการศึกษา และบทที่ 7 เป็นการสรุปและข้อเสนอแนะจากการศึกษา

ในท้ายที่สุด รายละเอียดของการศึกษาจะช่วยทำให้ผู้อ่านเข้าใจสถานการณ์ที่ผู้ขับรถยนต์ในกรุงเทพมหานครกำลังเผชิญ และเข้าใจว่าภายใต้อารมณ์โกรธมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์มีความเกี่ยวข้องอย่างไร และมีความเชื่อมโยงกับการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้อย่างไร โดยที่ผลการศึกษาจะสามารถขยายภาพความเข้าใจในระดับปัจเจกบุคคล ซึ่งอาจจะนำไปต่อยอดในการสนับสนุนแนวทางการแก้ไขปัญหาในระดับมาตรการเพื่อพัฒนาสุนโยบายความปลอดภัยบนถนน และสร้างวัฒนธรรมร่วมด้านความปลอดภัยบนถนน และอาจนำไปสู่การขยายขอบเขตการศึกษาในระดับโครงสร้างทางสังคมในระดับมหภาค เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเชิงระบบในอนาคตได้

1.2 คำถามวิจัย

ภายใต้สถานการณ์ที่ผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครกำลังเผชิญกับอารมณ์โกรธพวกเขา นำเสนอมุมมองเกี่ยวกับกับพื้นที่อย่างไร และมีความเชื่อมโยงกับการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์อย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์

1.3.1 เพื่อศึกษาอารมณ์โกรธ และการแสดงออกขณะที่โกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ภายใต้สถานการณ์ต่างๆ บนถนน

1.3.2 เพื่อศึกษามุมมองในบริบทเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์บนถนนภายใต้ภาวะอารมณ์โกรธ

1.3.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของอารมณ์โกรธ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์บนถนน

1.4 ขอบเขตการวิจัย

งานวิจัย เรื่อง สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร (Situations of anger, Driver's spatial conception and occurrence of car accidents in Bangkok) มีขอบเขตในการศึกษาโดยแบ่งเป็นขอบเขตด้านเนื้อหา ขอบเขตด้านพื้นที่และเวลา และขอบเขตด้านวิธีการศึกษา ดังนี้

1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาถึงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ขณะกำลังเผชิญกับอารมณ์โกรธ และศึกษาว่าพวกเขานำเสนอมุมมองเกี่ยวกับกับพื้นที่อย่างไร โดยผู้วิจัยมุ่งเน้นสังคมวิทยาจุลภาค และมีสมมติฐานว่ามุมมองเชิงพื้นที่ (Space) มีความสัมพันธ์กับอารมณ์โกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ภายใต้สถานการณ์ที่แตกต่างกัน ดังนั้นในการวิจัยจึงใช้แนวคิดและทฤษฎีสังคมวิทยาอารมณ์ แนวคิดเรื่องพื้นที่ และแนวคิดเรื่องความโกรธมาใช้ในการศึกษา

1.4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่และระยะเวลา

1.4.2.1 ด้านพื้นที่ ผู้วิจัยกำหนดพื้นที่ในการศึกษาคือบนถนนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความยืดหยุ่นตามกลุ่มกรณีศึกษาซึ่งใช้เส้นทางการจราจรในแต่ละเส้นทางในกรุงเทพมหานคร โดยเริ่มต้นใช้ข้อมูลจากสถิติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร มูลนิธิไทยโรดส์ เพื่อหาเส้นทางหลักที่มีสภาพการจราจรหนาแน่นในทุกช่วงเวลา และมีความถี่ของเหตุทะเลาะวิวาทบนถนนสูง ซึ่งในระยะต่อมากำหนดพื้นที่การศึกษาตามกรณีศึกษาที่ใช้พื้นที่ถนนเส้นทางต่างๆ ในการวิจัย

1.4.2.2 ด้านเวลา ผู้วิจัยทำการศึกษาในระหว่างเดือนมิถุนายน 2562 - เดือนกรกฎาคม 2563 โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 3 ช่วง คือขั้นการเตรียมการวิจัย ขั้นลงสู่พื้นที่ในการเก็บข้อมูลภาคสนาม และขั้นวิเคราะห์การวิจัย ซึ่งทำควบคู่กันไปในทุกช่วงการดำเนินงาน เพื่อให้ได้ข้อมูลของกรณีศึกษาครบตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องด้วยมีการศึกษาภาคสนามใน 2 ระยะ คือ ระยะการสังเกตการณ์ขณะขับรถยนต์และสัมภาษณ์เชิงลึก และระยะของการสังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder)

1.4.3 ขอบเขตการวิจัยด้านวิธีการศึกษา

งานวิจัยใช้วิธีวิทยาการวิจัยเชิงตีความ (Interpretive research) โดยเน้นที่จะศึกษาความเข้าใจของแต่ละบุคคล เลือกรณีศึกษาโดยพิจารณาตามวัตถุประสงค์ในการวิจัยโดยมีคุณสมบัติ คือ เป็นผู้ขับรถยนต์ที่มีประสบการณ์ความโกรธ ทะเลาะวิวาทบนถนน ประกอบด้วยกลุ่มผู้ขับรถยนต์ทั่วไป และกลุ่มผู้ขับรถยนต์โดยสารสาธารณะ ในระยะแรกที่สังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์จำนวน 20 คน จนได้กรณีศึกษาที่มีแนวโน้มในการแสดงความโกรธขณะขับรถยนต์ จากนั้นทำการคัดเข้า-ออก ตามความสมัครใจของกรณีศึกษา จำนวน 10 คน เพื่อสังเกตการณ์ต่อไปด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์

1.5 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

อารมณ์ (Emotions) หมายถึง การแสดงออกทางร่างกายที่มีต่อสถานการณ์ ธรรมชาติ หรือสังคม หรือหมายถึง จิตสำนึกทางร่างกายที่ส่งสัญญาณ และบ่งบอกถึงความสำคัญของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น อารมณ์มักจะเกี่ยวข้องและถูกจัดว่ามีอิทธิพลซึ่งกันและกันกับพื้นอารมณ์พื้นอารมณ์แต่กำเนิด บุคลิกภาพ นิสัย และแรงจูงใจ เช่นเดียวกับที่ได้รับอิทธิพลจากฮอร์โมน และสารสื่อประสาท อารมณ์มักเป็นพลังผลักดันเบื้องหลังพฤติกรรมไม่ว่าเชิงบวกหรือเชิงลบ ดังนั้นนิยามของอารมณ์ จึงไม่ได้เป็นเพียงแค่เรื่องของร่างกาย ที่แยกออกจากสิ่งแวดล้อม แต่เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องรวมถึงความสัมพันธ์กับคนอื่นและสิ่งอื่นๆ ภายใต้สภาวะแวดล้อมด้วย

ความโกรธ (Anger) หมายถึงอารมณ์ ความรู้สึก ที่ที่มีความสัมพันธ์กับร่างกาย และมีผลต่อพฤติกรรมการแสดงออก ความโกรธมักมีความเกี่ยวข้องกับการถูกคุกคาม ขัดขวาง หรือมีผลกระทบต่อบุคคล และมีความเกี่ยวข้องกับการประเมินตนเอง ผู้อื่น และสังคมในเชิงลบ ความโกรธของแต่ละบุคคลมีรูปแบบความเข้มข้นที่แตกต่างกัน โดยเริ่มต้นเป็นภาวะอารมณ์ที่มีระดับความรุนแรงจากหงุดหงิดเล็กน้อยจนถึงโกรธรุนแรง สรุปได้ว่า ความโกรธเป็นประสบการณ์ของความรู้สึกทางอารมณ์

ที่เป็นปฏิกริยาตอบสนองทางด้านจิตใจและอารมณ์ของบุคคลเมื่อถูกกระทำทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม

สถานการณ์ (Situations) หมายถึง ความหมายที่เกิดจากการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ซึ่งเรียนรู้ผ่านการขัดเกลาทางสังคมที่ประกอบด้วย ประสบการณ์ บรรทัดฐาน ขนบธรรมเนียม ความเชื่อตัวตน และความคาดหวังทางสังคมตามแนวคิดพื้นฐานในทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ ดังนั้น สถานการณ์จึงเกิดจากการให้ความหมายและกำหนดคุณค่าของบุคคล

ตัวตน (Self) หมายถึง ตัวตนที่เป็นปัจเจกสภาพในทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ซึ่งมีทั้งแบบที่เกิดจากความเห็นและการปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น และแบบที่เป็นตัวตนจริงของเราจนกลายเป็นอัตลักษณ์อันเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในกระบวนการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ซึ่งปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นในบริบทสังคมจะถูกกำหนดนิยามความหมายผ่านสัญลักษณ์และการตีความของบุคคลอื่นๆ จนกลายเป็นตัวตนของบุคคลนั้นๆ

พื้นที่ (Space/Spatial) หมายถึง พื้นที่ทางสังคมที่เราใช้งาน อาศัยอยู่ และสร้างความสัมพันธ์กับผู้อื่นในสังคมและสภาพแวดล้อม พื้นที่เป็นผลมาจากการผลิตสร้างอย่างเข้าไปเข้ามาจากการใช้ชีวิตของบุคคลที่อยู่ร่วมกันในสังคมจนเกิดพื้นที่ที่เป็นรูปธรรมและนามธรรม การศึกษาพื้นที่ในเชิงสังคมวิทยาจึงมีผลต่อการทำความเข้าใจเรื่องการกระทำทางสังคมในระดับปัจเจกบุคคลด้วย

พื้นที่สาธารณะ (Public space) หมายถึง พื้นที่แห่งชีวิตที่ความเป็นสาธารณะเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตที่ถูกแบ่งปันกับผู้อื่นในสังคม ความเป็นสาธารณะในที่นี้ หมายถึง พื้นที่ถนนที่ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้งาน

พื้นที่ส่วนตัว หรือพื้นที่ส่วนบุคคล (Private space) หมายถึง อาณาบริเวณของสังคมที่มีความเกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ส่วนบุคคล เป็นสิ่งที่อยู่ในภายในตัวบุคคล โดยที่บรรทัดฐานหรือสิ่งอื่นใดจะไม่สามารถรุกรานได้หากไม่ได้รับความยินยอมจากบุคคล เช่น บ้าน รถ ห้องนั่งเล่น เป็นต้น

อุบัติเหตุ (Accidents/Occurrence) หมายถึง เหตุการณ์ใดก็ตามที่เกิดขึ้นไม่ได้ตั้งใจ หรือมิได้คาดคิดมาก่อน และเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สิน โดยที่อุบัติเหตุมิได้หลายระดับตั้งแต่ระดับเล็กน้อยคือมีผลต่อทรัพย์สิน และระดับที่รุนแรงคือมีผลต่อชีวิตและร่างกาย

อุบัติเหตุทางรถยนต์ (Occurrence of Car accident) หมายถึง อุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนน และเกิดจากการใช้รถยนต์พาหนะ ได้แก่ รถยนต์ประเภทต่างๆ ที่มีสาเหตุการเกิดขึ้นได้จากความบกพร่องของผู้ขับขี่รถยนต์ และสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

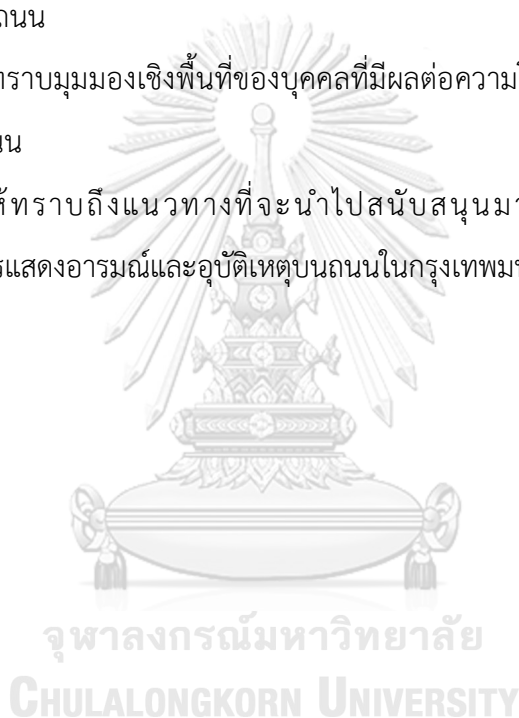
การศึกษาในวิทยานิพนธ์นี้ ใช้กระบวนการทัศนคตินิยมแนวตีความ (Interpretivism) และใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) และการสังเกตการณ์กรณีศึกษาด้วยเทคนิคต่างๆ เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงสภาพความเป็นจริงทางสังคมที่เกิดขึ้นบนถนนในกรุงเทพฯ และมีประโยชน์ ดังนี้

1.6.1 สะท้อนภาพด้วยการนำเสนอกรณีศึกษาตามสถานการณ์บนท้องถนน

1.6.2 ทำให้ทราบอารมณ์โกรธและการแสดงออกขณะที่โกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ภายใต้สถานการณ์ต่างๆ บนถนน

1.6.3 ทำให้ทราบมุมมองเชิงพื้นที่ของบุคคลที่มีผลต่อความโกรธ และการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์บนถนน

1.6.4 ทำให้ทราบถึงแนวทางที่จะนำไปสนับสนุนมาตรการเชิงนโยบายของรัฐในการแก้ไขปัญหาการแสดงอารมณ์และอุบัติเหตุบนถนนในกรุงเทพมหานคร



บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม (แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง)

วิทยานิพนธ์ เรื่อง สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร (Situations of Anger, Driver's Spatial Conception and Occurrence of Car Accidents in Bangkok) ผู้วิจัยทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยตำราหนังสือ เอกสารงานวิจัย วิทยานิพนธ์ บทความ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษเพื่อใช้เป็นข้อมูลและแนวทางการศึกษา โดยมีแนวคิด ทฤษฎี ดังนี้

2.1 กลุ่มแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสังคมวิทยาอารมณ์ (Sociology of emotions)

เพื่อจำแนกการอธิบายให้เห็นภาพชัดเจนเกี่ยวกับสังคมวิทยาอารมณ์ ประกอบด้วย

2.1.1 นิยามของอารมณ์ในทางสังคมวิทยา (Definition in sociology of emotions)

2.1.2 ประวัติศาสตร์การศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ (Historical dimensions)

2.1.3 แนวทางการศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ (Approaches of emotions)

2.1.4 ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism)

2.1.5 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับความโกรธ (Anger concept)

2.1.6 แนวคิดเกี่ยวกับสถานการณ์ (Situations concept)

2.2 กลุ่มแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในเรื่องพื้นที่ (Space or spatial)

เพื่ออธิบายถึงการทำความเข้าใจพื้นที่ผ่านมุมมองต่างๆ ได้แก่

2.2.1 นิยามและบริบทการศึกษาพื้นที่ (Definition and context of space)

2.2.2 มุมมองพื้นที่ที่เป็นตัวแสดง และมุมมองพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งทางกายภาพ (Active space and passive space)

2.2.3 มุมมองเชิงพื้นที่และวัฒนธรรม (Space and culture)

2.2.4 การให้ความหมายเชิงจิตวิสัย ความแตกต่างระหว่างพื้นที่ส่วนบุคคล และพื้นที่สาธารณะ (Subjective and distinction of space)

2.2.5 สังคมวิทยาเกี่ยวกับพื้นที่ (Sociology of space)

2.2.6 พื้นที่กับการศึกษาความเป็นเมือง (Spatial and urban sociological study)

2.2.7 พื้นที่กับแนวคิดปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน (Spatial and the everyday life)

2.3 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ (Occurrence of car accidents)

ประกอบด้วยข้อมูล และแนวคิดที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ

2.3.1 นิยามความหมายและการเกิดอุบัติเหตุ

2.3.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางรถยนต์

2.3.3 ภาพรวมด้านนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับอุบัติเหตุของประเทศไทย

2.4 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เป็นงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาอารมณ์โกรธของผู้ขับรถยนต์ รวมถึงงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับบริบทของพื้นที่

2.5 ประเด็นแนวคิดและทฤษฎีที่นำมาเป็นกรอบในการศึกษา

เป็นการนำเสนอประเด็นที่ผู้วิจัยต้องการศึกษา โดยขมวดประเด็นสำคัญจากการทบทวนวรรณกรรมที่มีความสอดคล้องกับสิ่งที่จะศึกษา เพื่อฉายให้เห็นภาพชัดเจนว่าสถานการณ์พื้นที่กับอารมณ์โกรธมีความสัมพันธ์กันเช่นไรในมุมมองของผู้วิจัย

2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework)

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสังคมวิทยาอารมณ์ (Sociology of emotions)

ในการศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ (Sociology of emotions) สามารถจำแนกการอธิบายได้เป็นประเด็น ดังนี้

2.1.1 นิยามของอารมณ์ในทางสังคมวิทยา (Definition in Sociology of emotions)

คำว่า “อารมณ์” มีการกำหนดคำนิยามไว้อย่างหลากหลาย ทั้งจากการศึกษาในเชิงจิตวิทยา ชีววิทยา และเชิงสังคมวิทยา ซึ่งคำศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์นั้นประกอบไปด้วยความรู้สึกเบื้องต้นที่ถือเป็นสากลจากความสัมพันธ์ทางวิวัฒนาการทางชีวภาพและทางประสาทวิทยา ในขณะที่อารมณ์ทุกขณุมิเป็นผลมาจากการผสมผสานของอารมณ์หลัก ๆ เข้ากับเงื่อนไขทางสังคมและวัฒนธรรม กล่าวคือ นิยามของอารมณ์ในช่วงแรกที่มีการศึกษาในแต่ละศาสตร์มีความเกี่ยวข้องกับกระบวนการทางร่างกาย หรือกระบวนการทางชีวภาพของมนุษย์

นิยามหนึ่งที่น่าสนใจ คือ อารมณ์เป็นความรู้สึกที่เกิดในขณะที่มีชีวิต และเป็นที่ตั้งของประสบการณ์ชั่วคราวที่แผ่กระจายผ่านทั่วร่างกายและทางจิตวิญญาณของคนในกระบวนการของการดำรงชีวิตอยู่ (Denzin, 2009) ในขณะที่บางนิยามระบุว่าอารมณ์เป็นระบบการสร้างแรงบันดาลใจที่มีองค์ประกอบทางสรีรวิทยา พฤติกรรม ประสบการณ์ และองค์ความรู้ที่มีประจวบหรือลอบที่ทำให้พวกเขารู้สึกดีหรือไม่ดี ซึ่งจะมีความรุนแรงแตกต่างกัน และมีแนวโน้มที่จะเกิดจากสถานการณ์หรือเหตุการณ์ระหว่างบุคคลซึ่งเป็นที่สนใจของเราเนื่องจากมีผลต่อความเป็นอยู่ของเรา (Brody, 1999) และการเปลี่ยนแปลงของร่างกายมีความสัมพันธ์กับร่างกายและมีการกำหนดอารมณ์อย่างเป็นขั้นตอนเพื่อตอบสนองต่อการประเมินผลเหตุการณ์ที่กระตุ้นทั้งภายนอกหรือภายในที่เกี่ยวข้องกับความกังวลที่สำคัญของสิ่งมีชีวิต (Scherer, 2001)

ในช่วงหลัง การกำหนดนิยามของอารมณ์มีการผสมผสานอารมณ์กับเงื่อนไขในทางสังคมและวัฒนธรรมเข้าด้วยกัน โดยที่นักสังคมวิทยาได้กำหนดและอธิบายไว้อย่างน่าสนใจอยู่หลายนิยามด้วยกัน เช่น การอธิบายอารมณ์ว่า อารมณ์หลักของมนุษย์ คือ ความกลัว ความโกรธ ภาวะซึมเศร้า และความพึงพอใจ (Theodore D Kemper, 1987) อารมณ์เป็นความพึงพอใจ ความสุข ความเกลียดชัง ความกลัว ความมั่นใจ ความโกรธ ความผิดหวัง ความเศร้า ความตกใจ ความแปลกใจ ในขณะที่มนุษย์มีอารมณ์รอง คือ ความรู้สึกผิด ความอับอาย ความรัก ความไม่พอใจ ความผิดหวัง และความคิดถึง (Turner, 2005) นอกจากนี้ นักสังคมวิทยายังได้มีการจำแนกความแตกต่างระหว่างอารมณ์ และความรู้สึกตามรูปแบบที่สร้างขึ้นจากความรู้สึกของสังคม ท่าทางที่แสดงออก และความหมายทางวัฒนธรรมซึ่งจัดอยู่ในความสัมพันธ์กับวัตถุทางสังคม (Wickens, Wiesenthal,

Flora, & Flett, 2011) ด้วย ทั้งนี้อารมณ์สามารถจำแนกความแตกต่างได้ ระหว่าง 1) อารมณ์สากล หรือการตอบสนองโดยทั่วไปต่อผลของการปฏิสัมพันธ์ ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ได้ตั้งใจ เกิดขึ้นจากการการปรับ โดยการตีความ หรือการแสดงถึงความรู้ความเข้าใจของตัวบุคคล เช่น อารมณ์พึงพอใจ มีความสุข เศร้า เป็นต้น และ 2) อารมณ์เฉพาะเจาะจงซึ่งตัวแสดงจะเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์เฉพาะ และกำหนดโดยการแปลความหมายด้วยตนเอง เช่น อารมณ์กลัว อารมณ์โกรธ (Lawler, 2001)

ดังนั้น อารมณ์จึงเป็นการแสดงออกทางร่างกายที่มีต่อความสำคัญของเหตุการณ์ ตามธรรมชาติที่เกิดขึ้นในโลก หรือโลกทางสังคม หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า อารมณ์เป็นจิตสำนึกทางร่างกายที่ส่งสัญญาณเพื่อบ่งบอกถึงความสำคัญของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในโลก ซึ่งการแสดงออกที่เป็นพื้นฐานที่สุดมีองค์ประกอบสามประการคือ 1) การประเมินหรือประเมินผล 2) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และ 3) เป็นการกระทำที่เกิดขึ้นโดยบุคคล (Burkitt, 2002, 2014; de Rivera & Grinkis, 1986) อารมณ์เป็นความรู้สึกที่เป็นรูปธรรมและเกิดจากผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่นเพื่อความอยู่รอด ความต้องการบรรลุเป้าหมาย และแผนการส่วนตัวของตนเอง (Stryker, 2004) ดังนั้น นิยามของอารมณ์จึงไม่ใช่เพียงแค่อารมณ์ที่เกิดขึ้นจากร่างกายที่ถูกแยกออกจากสิ่งแวดล้อม แต่เป็นเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่องทั้งร่างกาย รวมไปถึงความสัมพันธ์กับคนอื่น และสิ่งอื่นๆ ภายใต้สภาวะแวดล้อม ด้วย

2.1.2 ประวัติศาสตร์การศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ (Historical dimensions)

มีหลักฐานเชิงประจักษ์ว่าการศึกษาอารมณ์ได้ถือกำเนิดขึ้นมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้วซึ่งในปี 2005 โจนธาณ เอช. เทอร์เนอร์ (Jonathan H. Turner) ได้ทบทวนและแบ่งยุคของการศึกษาไว้เป็นช่วงสามยุคแรกของการศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ในบทความชื่อ “Three Face of Study Emotions” (Turner, 2005) และเนื่องจากการศึกษาในยุคหลังจากนั้นมีความเฟื่องฟูของการศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ ผู้เขียนจึงได้นำมาขยายความเพิ่มเป็นยุคที่สี่ คือยุคสังคมวิทยาหลัง 1990 (Post – Sociology)

ในศตวรรษที่ 1970 จวบจนกระทั่งกลางปี 1980 แนวคิดจิตวิทยาสังคม (Social psychology) และทฤษฎีการเลือกด้วยเหตุผล (Rational choice theory) เป็นกระบวนทัศน์ที่ได้รับความนิยมอย่างกว้างขวาง ทั้งสองกระบวนทัศน์มีแนวโน้มในการใช้วิธีวิทยาแบบปัจเจกนิยม ในขณะที่สังคมวิทยาได้ให้ความสนใจว่า อารมณ์เป็นการเริ่มต้นจากปฏิกริยาทางสติปัญญาที่ต่อต้านกับทฤษฎีการเลือกด้วยเหตุผล ในการอธิบายพฤติกรรมของมนุษย์และพฤติกรรมทางสังคม ดังนั้นงานศึกษาจึงมักออกมาในระดับที่ค่อนข้างเล็กและใช้เหตุผลของปัจเจกบุคคล ต่อมานักสังคมวิทยาจึงหันไปศึกษาความผูกพันทางอารมณ์

กับตัวแสดงอื่นๆ และความผูกพันที่มีผลกระทบต่อชีวิตทางอารมณ์และสังคมของมนุษย์มากกว่า (Thoits, 1989) ดังนั้น หลักการในการศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ในก่อนปี 1980 โดยทั่วไปจะอาศัยแนวทางสังคมวิทยาระดับจุลภาค (Micro sociology) ที่เป็นการสนใจร่วมกันระหว่างจิตวิทยาสังคมและอารมณ์เป็นการตอบโต้กันในเชิงความรู้ความเข้าใจกระบวนการทางความคิด” (Hyper-cognitive) ซึ่งในช่วงแรก นักสังคมวิทยาอารมณ์มองว่า อารมณ์ขึ้นอยู่กับตัวแปร และอารมณ์ถือเป็นตัวแปรอิสระในการอธิบายถึงปรากฏการณ์ทางสังคมและวัฒนธรรมที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประวัติศาสตร์ของการศึกษา “อารมณ์” (Emotions) ที่โจนาธาน เอช. เทอร์เนอร์ (Jonathan H. Turner) แบ่งการศึกษาอารมณ์ไว้สามารถอธิบายทั้งสามยุคของการศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ (Turner, 2005) ได้ดังนี้

2.1.2.1 ยุคแรก: ยุคของแนวคิดโครงสร้างทางสังคมและแนวคิดเกี่ยวกับบุคลิกภาพ

ในช่วงแรกเป็นยุคของแนวคิดโครงสร้างทางสังคมและแนวคิดเกี่ยวกับบุคลิกภาพ (The social structure and personality approaches) นักสังคมวิทยาได้พยายามหาข้อมูล และกำหนดคำศัพท์ที่นิยามคำว่า “อารมณ์” ในการนำมาใช้สร้างทฤษฎีทางอารมณ์ทางสังคมวิทยาอย่างเป็นทางการด้วยการใช้ทฤษฎีโครงสร้างทางสังคม และแนวคิดเกี่ยวกับบุคลิกภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการจำแนกประสบการณ์ทางอารมณ์ ปฏิสัมพันธ์ทางอารมณ์ ตลอดจนการจัดหมวดหมู่ความเชื่อเกี่ยวกับอารมณ์ ซึ่งค่อนข้างคล้ายกับสิ่งที่ผู้ก่อตั้งคนแรกๆ ได้แก่ คาร์ล มาร์กซ์ (Karl Marx), เอมีล เดอร์ไคม์ (Emile Durkheim), มักซ์ เวเบอร์ (Max Weber) และ เกออร์ก ซิมเมล (Georg Simmel) ซึ่งในงานของพวกเขาจะเป็นการมองในระดับของสังคม มองในเชิงโครงสร้างที่มีผลต่อเนื่องถึงพฤติกรรมซึ่งสามารถตีความได้ถึงคำว่าอารมณ์เช่นกัน โดยในเชิงโครงสร้างสังคม (The social structure) มักมีแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับนักทฤษฎี เช่น คาร์ล มาร์กซ์ (Karl Marx) กล่าวถึงความต่ำต้อยของชนชั้นกรรมาชีพในสถานภาพทางสังคม ความรู้สึกแปลกแยก (Alienation) และความรู้สึกทางศีลธรรมของชนชั้น (Class moral sentiments) ในขณะที่ เอมีล เดอร์ไคม์ (Emile Durkheim) กล่าวถึง การฆ่าตัวตาย การล่มสลายทางสังคม พฤติกรรมที่ผิดปกติหรือเปี่ยงเบน เช่นเดียวกับการกระทำทางจิตวิญญาณในสังคมที่มีความซับซ้อนในเชิงระบบกับระบบของแรงงานที่มีความสับสน ในขณะที่ มักซ์ เวเบอร์ (Max Weber) เน้นการทำความเข้าใจชีวิตทางสังคมของมนุษย์ว่า จะต้องค้นหาความหมายเชิงอัตวิสัย (Subjective meaning) ที่ได้รับการยึดถือร่วมกันของผู้ร่วมการปฏิสังสรรค์ทางสังคมทั้งหลายและแนวคิดหลายประการของเขาก็สามารถนำมาใช้เป็นกรอบ

ทางสังคมวิทยาอาธรมณ์ ได้แก่ การกระทำทางอาธรมณ์ (Affectual action) ในแนวคิดอุดมคติ 4 แบบ (Ideal type) การปลดปล่อยสังคมออกจากโลก (Disenhancement of the world) ในความเรียงเรื่อง “จริยธรรมโปรเตสแตนท์และจิตวิญญาณแห่งทุนนิยม” รวมถึงกรงเหล็กที่คนไม่สามารถหนีออกไปได้ (Iron cage) ยิ่งไปกว่านั้น แนวคิดเรื่อง ทฤษฎีบารมี (Charismatic theory) และ ทฤษฎีระบบราชการ (Bureaucracy) สามารถนำมาประยุกต์ในการศึกษาได้ ซึ่งกรอบแนวคิดแบบองค์รวมของ มัคซ์ เวเบอร์ (Max Weber) มีแนวโน้มที่จะให้ความสำคัญกับเหตุผลของการกระทำทางสังคม โครงสร้าง และกระบวนการในการทำให้เป็นสังคมสมัยใหม่ แม้ว่า มัคซ์ เวเบอร์ (Max Weber) จะยอมรับว่ามีความเป็นไปได้ที่จะมีประเภทของการกระทำแบบผสมผสานระหว่างความไร้เหตุผลและความมีเหตุผล แต่โดยทั่วไปแล้ว เขามองว่า “การกระทำที่ไม่มีเหตุผลไม่อาจเป็นอาธรมณ์ได้” อย่างไรก็ตาม มุมมองสำคัญของเขามีแนวโน้มที่จะมองอาธรมณ์เป็นเรื่องของปัจเจกบุคคลที่ได้รับแรงกระตุ้นจากธรรมชาติ ไม่ว่าจะอยู่ในกลุ่มหรือในพื้นที่สังคม ในที่สาธารณะ หรือ อยู่ในที่ส่วนบุคคล ทั้งนี้ ความเจ็บป่วยทางจิต และพฤติกรรมผิดปกติ หรือการเบี่ยงเบนทางพฤติกรรม และความรุนแรงทั้งหลายก็มาจากการกระทำทางสังคม (Social action) นอกจากนี้ มัคซ์ เวเบอร์ (Max Weber) ยังมองว่า การกระทำใดๆ ก็ตามของบุคคลไม่ใช่เหตุผล มันเป็นธรรมชาติที่ถูกกระตุ้น ดังนั้นอาธรมณ์ทุกประการจึงเป็นเรื่องของปัจเจกบุคคลกับสังคม และเป็นเรื่องของธรรมชาติกับวัฒนธรรม กล่าวคือแนวคิดของเขาเกี่ยวกับปรากฏการณ์ทางอาธรมณ์ในทฤษฎีทางสังคมวิทยามีความเด่นชัดในลักษณะของการกระทำทางสังคมที่ชัดเจน และมีบุคลิกภาพทางวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลมาจากความเป็นส่วนตัว ความเป็นปัจเจกบุคคล และความเป็นธรรมชาติ

นักสังคมวิทยาที่โดดเด่นอีกคนหนึ่ง คือ เกออร์ก ซิมเมล (Georg Simmel) (1905) ได้กล่าวถึง ความหมดอาลัยตายอยากของผู้คนในสภาพแวดล้อมของมหานครในหนังสือ *The Metropolis and Mental Life* (Simmel, 2002, 1905) ว่าการใช้ชีวิตที่อัดอัดเกินไปในเมืองทำให้เกิดความเครียดขึ้นในแต่ละบุคคลที่จะนำไปสู่การปรับตัวด้วยการแยกตัวเองออกจากคนอื่นๆ ในเมือง และกลายเป็นเหตุผลที่บุคคลต้องคำนึงในการใช้ชีวิตของตนเอง ทั้งนี้เขามีแนวความคิดว่าความขัดแย้งเป็นปฏิสัมพันธ์ในรูปแบบหนึ่ง (Sociation) ที่เกิดขึ้นในกลุ่มสมาชิกที่มีความสัมพันธ์กัน ยังมีความสัมพันธ์ต่อกันมากเท่าไร อาธรมณ์และพฤติกรรมที่เกิดขึ้นก็จะมีมากขึ้นเช่นกัน และเนื่องด้วยแนวคิดของทฤษฎีโครงสร้างทางสังคมยังไม่สามารถนำมาอธิบายอาธรมณ์ได้อย่างเป็นรูปธรรม ต่อมาจึงได้มีการขอยืมแนวคิดของนักจิตวิทยาพัฒนาการที่เกี่ยวกับการศึกษากระบวนการเรียนรู้ต่างๆ โดยอาศัยข้อมูลเหล่านี้มาเพื่อตรวจสอบการมีปฏิสัมพันธ์ทางอาธรมณ์ระหว่างกลุ่มย่อยเฉพาะกลุ่ม

นอกจากนี้พวกเขาได้เรียนรู้จากมานุษยวิทยาและชาติพันธุ์วิทยาเกี่ยวกับความเชื่อทางวัฒนธรรมและคำศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์ด้วย แต่อย่างไรก็ตาม ในภาพรวมของยุคแรกเป็นยุคของจิตวิทยาสังคมที่ผู้ปฏิบัติการเริ่มต้นในภาพใหญ่ขึ้นจากการติดตาม การเก็บรวบรวม และการวางโครงของงานด้วยการมองไปที่ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างทางสังคมที่มีหลากหลายปัจจัย เช่น ชนชั้น เชื้อชาติ เพศ อาชีพ เป็นต้น และประสบการณ์ทางอารมณ์เฉพาะตัว กล่าวคือ ในช่วงแรก โครงสร้างทางสังคม และแนวคิดเกี่ยวกับบุคลิกภาพอาศัยหลักฐานจากงานของทฤษฎีสังคมวิทยาคลาสสิก และจิตวิทยาพัฒนาการ

2.1.2.2 ยุคที่ 2 : ยุคของการสร้างทฤษฎีที่เป็นทางการในการอธิบายอารมณ์

ในยุคนี้เป็นยุคของการสร้างทฤษฎีที่เป็นทางการในการอธิบายอารมณ์ (The formal theories for the social explanation of emotions) ทฤษฎีทางสังคมวิทยาที่ให้คำอธิบายเกี่ยวกับอารมณ์ในชีวิตทางสังคมได้มีการพัฒนาขึ้นอย่างเต็มที่ โดยที่มีการศึกษาแยกส่วน และกระจายการศึกษาไปยังความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรของโครงสร้างและประสบการณ์ทางอารมณ์ ซึ่งทฤษฎีที่เป็นทางการเหล่านี้มีความมุ่งหวังต่อขอบเขตของการศึกษา แต่ก็มีกรอบขอบเขตกว้างขึ้นในความพยายามที่จะอธิบาย ซึ่งหมายความว่า ทฤษฎีเหล่านี้สามารถนำมาทดสอบในการทดลองในห้องปฏิบัติการในรูปแบบที่นักจิตวิทยาสังคมเชิงจิตวิทยาทำการทดลอง ในยุคนี้ มีงานเด่นๆ จำนวน 3 ชิ้นงาน ได้แก่ ทฤษฎีการทำงานร่วมกันของ ทีโอดอร์ ดี. เคมเปอร์ (Theodore D. Kemper) (1987) ทฤษฎีการควบคุมและตัวแปรที่หลากหลาย ของ เดวิด อาร์. เฮส (David R. Heise) (1979) และงานเกี่ยวกับการปลดปล่อยอารมณ์ที่รุนแรง (Catharsis) ซึ่งเป็นกระบวนการที่ส่งสัญญาณบางชนิดของการตอบสนองเสียงหัวเราะร้องไห้ที่คล้ายกัน สะท้อนให้เห็นถึงความโกรธและความกลัว ซึ่งเป็นแนวคิดนี้ใช้กับจิตบำบัดพิธีกรรมและการละคร รวมทั้งความอับอาย และการควบคุมทางสังคมของ โทมัส เจ. เชฟฟ์ (Thomas J. Scheff, 1988; 1990; 1996)

การเกิดขึ้นของทฤษฎีในยุคสองมีความแตกต่างจากในยุคแรก โดยได้รับอิทธิพลตรง จากมานุษยวิทยาและชาติพันธุ์วิทยาทางจิตวิทยา ได้แก่ ทฤษฎีการปฏิสัมพันธ์ (Social interaction theory) ของ ทีโอดอร์ ดี. เคมเปอร์ (Theodore D. Kemper) ซึ่งพยายามที่จะสร้างรูปแบบทางทฤษฎีที่รวมระหว่างมุมมองของโครงสร้างนิยม (Structuralism) และปฏิฐานนิยม (Positivism) เข้าด้วยกัน โดยที่สรีรวิทยาเป็นปฐมภูมิ (พื้นฐาน) ของการเกิดอารมณ์ผ่านสิ่งที่แนบมากับคำจำกัดความทางสังคม ฉากและความหมายต่อสถานการณ์ที่แตกต่างของการปฏิสัมพันธ์และ

สถาบันในสังคม ในทางตรงกันข้าม ในชั้นทุติยภูมิ อารมณ์เป็นประสบการณ์ผ่านอารมณ์ขั้นต้นที่มีสถานการณ์แบบฉลากติดมาด้วยในการแสดงอารมณ์ (Theodore D Kemper, 1987) ซึ่งเป็นการพึ่งพาแนวคิดของปฏิฐานนิยม เพื่ออธิบายประสบการณ์ทางอารมณ์ขั้นปฐมภูมิที่สำคัญของบุคคลที่ได้เรียนรู้ในขณะที่ได้รับอิทธิพลจากประสบการณ์ทางอารมณ์ในตัวแสดงทางสังคมในชั้นทุติยภูมิ และเขาได้สร้างแบบจำลองทางสังคมวิทยาที่สามารถอธิบายอารมณ์ความรู้สึกส่วนใหญ่ของมาตรฐานอารมณ์ โดยตั้งอยู่บนความสัมพันธ์ที่หลากหลายระหว่างโครงสร้างสองมิติ โดยเขากล่าวว่า “ไม่มีข้อโต้แย้งใดที่บอกว่าความสัมพันธ์ทางสังคมผลิตอารมณ์ แท้ที่จริงแล้วอารมณ์มีบทบาทอย่างเห็นได้ชัด เพราะบุคคลยอมให้ความเป็นปัจเจกบุคคลปรับตามสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้น ซึ่งนั่นเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดความสัมพันธ์ทางสังคม” ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ทางสังคมสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 มิติ คือ 1) อำนาจ และ 2) สถานะ และความรู้สึกของมนุษย์จำนวนมากสามารถเข้าใจได้ว่าเป็นปฏิกริยาต่ออำนาจและสถานภาพในการให้ความหมายกับสถานการณ์” และเขาได้เสนอว่า “อารมณ์ความรู้สึกของมนุษย์มีเป็นผลมาจากความจริง การมีส่วนร่วม จินตนาการ และผลลัพธ์ที่สะสมมาจากความสัมพันธ์ทางสังคม” และจากมุมมองของตัวแสดง (Actor) ในการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมในความสัมพันธ์ทางสังคม ปฏิสัมพันธ์ใดๆ อาจเพิ่มขึ้นหรือลดลง หรือไม่เปลี่ยนแปลง เมื่อเทียบกับสถานะและอำนาจของอีกฝ่ายหนึ่ง และในทางกลับกัน อารมณ์จะเพิ่มหรือลดขึ้นอยู่กับอำนาจและสถานะของสิ่งต่างๆ ที่มีผลต่อตัวบุคคล (Theodore D Kemper, 1990)

แนวคิดต่อมาเป็นแนวคิดมีความคล้ายคลึงกับแบบจำลองของ ทีโอดอร์ ดี. เคมเปอร์ (Theodore D. Kemper) ที่พยายามจะสังเคราะห์ระหว่างแนวทางของปฏิฐานนิยม (โครงสร้าง) กับโครงสร้างนิยม (วัฒนธรรม) โดยที่ เดวิด อาร์. เฮส (David R. Heise) นำมาสร้างทฤษฎีการควบคุมและตัวแปร (Affect control theory and its variations) ขึ้น ซึ่งรูปแบบจำลองแนวคิดนี้มองว่า แรงจูงใจหลักของบุคคล คือการรักษาอัตลักษณ์แบบ Homeostatic ในสถานการณ์ที่มีความแตกต่างระหว่างอัตลักษณ์เดิมและชั่วคราว อารมณ์ที่เกิดขึ้นเป็นตัวชี้้นำตามบริบทและแหล่งพลังงานสำหรับการกระทำ นั้นหมายถึงว่า ต้องคำนึงถึงทั้งโครงสร้างและองค์ประกอบทางวัฒนธรรมที่ทำให้เกิดอารมณ์ (Heise, 1979) และแนวคิดของ โทมัส เจ. เชฟฟ์ (Thomas J. Scheff) งานจำนวน 2 ชิ้นของเขาสามารถนำมาเป็นตัวแทนของทฤษฎีที่เป็นทางการได้ โดยในงานชิ้นแรกเริ่มต้นให้ความสนใจในสังคมวิทยาอารมณ์ผ่านทฤษฎีการปลดปล่อยอารมณ์ที่รุนแรง (Catharsis) โดยสังเกตว่าสังคมสมัยใหม่เป็นอุปสรรคต่อการปล่อยตัว และแสดงอารมณ์เศร้า สลดใจ ความอึดอัดใจ และความเบื่อหน่าย ซึ่งในมุมมองของจิตบำบัด โทมัส เจ. เชฟฟ์ (Thomas J. Scheff) มองว่า การปลดปล่อย

ความรู้สึกไม่สบายเหล่านั้นเป็นความจำเป็น อย่างไรก็ตาม การปลดปล่อยอารมณ์โดยบุคคลเหล่านี้อาจส่งผลให้เกิดความตึงเครียดและพฤติกรรมเกี่ยวกับประสาท ต่อมาในช่วงปลายทศวรรษ 1980 เขาได้เปลี่ยนความสนใจไปที่ความอับอาย และความผูกพันทางอารมณ์ ซึ่งมีข้อเสนอว่า ความภาคภูมิใจและความอับอายเป็นรากฐานทางอารมณ์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางสังคมและเป็นหน้าที่สำคัญในการดำรงรักษาระเบียบทางสังคม เขายืนยันว่าบุคคลจะมีความภาคภูมิใจหรืออับอายอย่างต่อเนื่องในความข้องเกี่ยวกับการตัดสินของบุคคลอื่นเกี่ยวกับการปฏิบัติของตนเองเช่นเดียวกับศีลธรรมทางสังคมที่กำหนดพฤติกรรม

2.1.2.3 ยุค 3 : ยุคของทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ หรือการตีความความหมายของตัวตน

ในยุคที่สามเป็นยุคของทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ หรือการตีความความหมายของตัวตน (Symbolic interactionism or the interpretation of emotions as meaningful objects of the selves) เป็นยุคของกระบวนการทัศน์ปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism) สำหรับทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ อารมณ์ถือเป็นวัตถุที่มีความหมาย ซึ่งมีความหมายส่วนตัวของบุคคล อารมณ์ความรู้สึกจึงมีหน้าที่ในการส่งสัญญาณไปยัง "ตัวตน" เป็นความรู้สึกส่วนตัว (Self-Feeling) ซึ่งจากมุมมองของนักปฏิสัมพันธ์แบบสัญลักษณ์โดยทั่วไปแล้ว "ตัวตน" จะกระตุ้นพฤติกรรม และในกระบวนการอารมณ์จะให้ความหมายกับวัตถุในการตีความ เพื่อใช้ควบคุม ตรวจสอบ และจัดการโดยตัวแทนทางสังคมที่มีส่วนร่วม ในการทำความเข้าใจตัวเองและจัดการกับการแสดงอารมณ์ของผู้อื่น โดยนักคิดที่โดดเด่นยุคนี้ เช่น เจฟฟ์ คูลเตอร์ (Jeff Coulter) (1986), มอร์ริส โรเซนเบิร์ก (Morris Rosenberg) (1990) และ ซูซาน ช็อท (Susan Shott) (1979) ที่นำทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interaction) มาใช้ในการศึกษาอารมณ์เฉพาะและประสบการณ์ทางอารมณ์

เจฟฟ์ คูลเตอร์ (Jeff Coulter) ได้ขยายมิติของกระบวนการสะท้อนบทบาทในปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ และอาศัยการจัดการความประทับใจของ เออร์วิง กอฟแมน (Erving Goffman) เพื่อชี้ให้เห็นว่า อารมณ์บางอย่างถูกคาดหวังว่าจะแสดงออกอย่างเหมาะสมในสถานการณ์ทางสังคม ความล้มเหลวในการแสดงออกหรือการแสดงอารมณ์ที่เกี่ยวข้องจะส่งผลให้เกิดการตัดสินทางลบบางอย่าง เช่น การขาดคุณธรรมหรือความเจ็บป่วยทางจิต (Coulter, 1986) ในขณะที่ มอร์ริส โรเซนเบิร์ก (Morris Rosenberg) เสนอว่า ความรู้สึกพื้นฐานเป็นพื้นฐานสำหรับมิติการสะท้อนกลับ

(reflexivity) เนื่องจากอารมณ์ความรู้สึกทั้งหมดไม่ได้มาพร้อมกันในสถานการณ์ทางสังคม บุคคลต้องพึ่งพาการรับบทบาทหรือการสะท้อนกลับในการตีความสถานการณ์และสรีรวิทยาที่ไม่ชัดเจนของอารมณ์ผ่านสามขั้นตอน คือ 1) เหตุและผลที่ก่อให้เกิดผลกระทบที่ประสบการณ์ทางสังคมให้และอนุญาต เพื่อสะท้อนถึงความหมายของประสบการณ์ภายในของตน 2) การยอมรับความเห็นร่วมกันทางสังคมเกี่ยวกับสถานการณ์ในการตอบสนองของตัวแสดงคนอื่น ๆ และ 3) สถานการณ์ทางวัฒนธรรมให้ข้อมูลเกี่ยวกับอารมณ์ที่เฉพาะเจาะจง (Rosenberg, 1990) และใช้มิติการรับบทบาท หรือ การสวมบทบาท (Role-taking) ในการระบุอารมณ์เฉพาะเจาะจง โดยจำแนกมุมมองของอารมณ์สองชนิดเพื่อสะท้อนกลับบทบาทของการรับบทบาทอารมณ์ (Role-taking Emotions) (Shott, 1979)

ในขณะที่ อาร์ลี รัสเซลล์ ฮอชไฮลด์ (Arlie Russell Hochschild) (1975, 1979, 1983; 1990) สตีเวน กอร์ดอน (Steven Gordon) (1989; 1990) และ เป็กกี เอ. ทอยท์ (Peggy A. Thoits) (1985, 1990) ได้เน้นศึกษาประเด็นด้านอารมณ์ และ การบริหารจัดการในชีวิตทางสังคม ในงานของพวกเขากล่าวถึงปัจจัยทางวัฒนธรรมของอารมณ์มากกว่าการผสมผสานระหว่างปัจจัยทางโครงสร้าง และแหล่งของสัญลักษณ์ที่อาจเป็นผลโดยตรงต่อภาพร่างของอารมณ์ในช่วงของการโต้ตอบภายใน โดยในปี 1979 อาร์ลี รัสเซลล์ ฮอชไฮลด์ (Arlie Russell Hochschild) ให้ความสนใจในการควบคุมอารมณ์ของปัจเจกบุคคลในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของการ “สร้างภาพประทับใจ” หรือความคิดในสายตาผู้อื่นเกี่ยวกับตนเอง ทั้งนี้เธอเสนอว่า แม้ว่าประสบการณ์ทางอารมณ์ของบุคคลจะถูกชี้นำโดยเงื่อนไขโครงสร้างของสังคม แต่โดยส่วนใหญ่มันจะก่อร่างประสบการณ์ผ่านการทำงานของอารมณ์พวกเขาด้วยการอนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลงความรู้สึกหรือการแสดงเพื่อให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ ซึ่งแตกต่างจากการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ที่เข้าใจอารมณ์เป็นรูปแบบของสัญลักษณ์ที่จะตีความและใช้ในการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ต่อมาเธอเริ่มศึกษาการจัดการอารมณ์ (Emotions work) และอธิบายว่าการจัดการอารมณ์ทำให้เราสามารถตรวจสอบอย่างละเอียดได้ในระดับของความระหว่งความสัมพันธ์ ประสบการณ์เกี่ยวกับอารมณ์ การจัดการอารมณ์ กฎแห่งความรู้สึก (Feeling rules) หรือกฎเกณฑ์ หรือ ความคาดหวังเกี่ยวกับการมีความรู้สึกหรือการแสดงออกที่เหมาะสมต่อสถานการณ์ที่มีความเฉพาะเจาะจงและอุดมการณ์ ซึ่งมีสมมติฐานว่า สังคมมีวัฒนธรรมการแสดงอารมณ์ (Emotions cultures) ที่ประกอบไปด้วยความคิดว่า ผู้คนควรจะรู้สึกและตอบสนองทางอารมณ์ต่อเหตุการณ์ที่เหมาะสมอย่างไรในแต่ละสถานการณ์ที่มีความแตกต่างกัน และได้ใช้แนวทางโครงสร้างนิยมเพื่อศึกษาความเปี่ยงเบนทางอารมณ์ ซึ่งต่อมาในปี 1990 เป็กกี เอ. ทอยท์ (Peggy A. Thoits) ได้นำเสนอแบบแผนเกี่ยวกับกลยุทธ์ด้านพฤติกรรม และความรู้ความเข้าใจในการนำไปใช้กับการเกิดอารมณ์ หรือ

ทางด้านสรีรวิทยา การแสดงออกทางอารมณ์ หรือการติดฉลากมุมมองของอารมณ์ ทั้งนี้ สตีเวน กอร์ดอน (Steven Gordon) ได้ยืนยันการศึกษาว่า ปัจเจกบุคคลที่ยึดถือความเชื่อเกี่ยวกับอารมณ์ที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลันจะเข้าใจตัวตนที่แท้จริงของพวกเขาจากการประสบกับความรู้สึกที่ผิดปกติหรือการแสดงผลของความรู้สึก และในขณะเดียวกัน ปัจเจกบุคคลที่ยึดถือความเชื่อทางสถาบันจะเข้าใจตัวตนของพวกเขาผ่านความรู้สึกที่สอดคล้องกับบรรทัดฐานทั่วไปในระบบการปกครอง และในเวลาเดียวกัน ความเข้าใจในตัวตนที่ไม่ถูกต้องของพวกเขาจะมาจากรู้สึกหรือการแสดงออกที่เบี่ยงเบน

2.1.2.4 ยุคสังคมนิยมวิทยาช่วงหลัง 1990

ในช่วงหลัง ค.ศ. 1990 คือยุคสังคมนิยมวิทยาช่วงหลัง 1990 (Post – Sociology) สังคมวิทยาอารมณ์มีการพัฒนาโดยใช้หลายมุมมองในการศึกษาเข้าด้วยกัน และมีแนวคิดที่ว่า ทุกแง่มุมของชีวิตมนุษย์เป็นวัฒนธรรม ซึ่งวัฒนธรรมและสังคมเป็นสิ่งที่สร้างขึ้น และสามารถเข้าใจได้นอกเหนือจากที่ตั้งทางวัฒนธรรมแล้ว วัฒนธรรมมีอะไรบ้าง และความสัมพันธ์ทางสังคมของมนุษย์มีผลต่อประสบการณ์ทางอารมณ์ และการแสดงออกทางอารมณ์ของปัจเจกบุคคล ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นว่า วัฒนธรรมและบริบทอื่นในระดับมหภาคอาจมีผลต่อการเกิดอารมณ์ของปัจเจกบุคคลด้วยเช่นกัน ดังนั้น จึงเกิดรูปแบบใหม่ๆ ในการศึกษาอารมณ์ เช่น พิธีกรรมปฏิสัมพันธ์ กลุ่ม ประสบการณ์ในชีวิตประจำวัน การเคลื่อนไหวทางสังคม รัฐและการเมือง และการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสังคมแบบมหภาค จึงอาจกล่าวได้ว่าสังคมนิยมวิทยาอารมณ์มีความก้าวหน้ามากขึ้นในการพัฒนามุมมองเชิงทฤษฎีที่มีข้อมูลที่กว้างกว่าในการสร้างทฤษฎีเกี่ยวกับปรากฏการณ์ที่เป็นรูปธรรม และกระบวนการทางอารมณ์ทางสังคมหรือในการทำวิจัยเชิงประจักษ์ที่ถูกต้องและเชื่อถือได้ การพัฒนางานวิจัยเชิงประจักษ์ที่มีคุณภาพและมีความสำคัญจึงเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ในยุคนี้ และมีการพัฒนาแนวทางในการศึกษาอารมณ์มากขึ้น

แรนดัลล์ คอลลินส์ (Randall Collins) (1981) ได้สร้างทฤษฎีห่วงโซ่พิธีกรรมปฏิสัมพันธ์ (Interaction Ritual Chains) หรือ IR ซึ่งอธิบายว่า ร่างกายมนุษย์กับความรู้สึกและสติสัมปชัญญะเกิดจากการมีปฏิสัมพันธ์แบบเผชิญหน้า ซึ่งมีการสร้างรูปแบบหรือโมเดลที่มุ่งเน้นไปที่การมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างระดับจุลภาคกับระดับสังคม เขาได้พยายามเชื่อมโยงและรวมระหว่างระดับจุลภาคและระดับของการวิเคราะห์แบบมหภาคเข้าด้วยกัน ทฤษฎี IR นี้มีลักษณะเคลื่อนไปในทิศทางตรงกันข้ามจากระดับจุลภาคไปจนถึงระดับมหภาค (Collins: 1981; 2004) พิธีกรรมสำหรับคอลลินส์เป็นเครื่องขยายอารมณ์ที่กระตุ้นเรา ทำให้บุคคลเคลื่อนไหว และทำหน้าที่ในการส่งให้ไปในทางที่จะกระทำ นอกเหนือจากขอบเขตที่จำกัดของสถานการณ์ได้ในทันที ตามทฤษฎีนี้อาจกล่าวได้ว่า ภายใต้งैอนไข

ทางสังคมแบบทันสมัย (Modernity) บุคคลจะมีแนวโน้มที่มีลักษณะเฉพาะ แต่ลักษณะเฉพาะนั้นๆ จะเกิดขึ้นได้ผ่านการมีปฏิสัมพันธ์กัน (Thoits, 1989)

แจ๊ค คาทซ์ (Jack Katz) ได้ทำการรวบรวมความหลากหลายในการศึกษาการแสดงออกของเสียงหัวเราะ, ร้องไห้, ความอับอาย และการแสดงความโกรธในผลงานชื่อ *How Emotions Work* ในปี 1999 โดยที่ แจ๊ค คาทซ์ (Jack Katz) ได้ใช้กระบวนการทางร่างกาย ภาษากายเชื่อมโยงกับกระบวนการทางอารมณ์ และมุ่งเน้นไปถึงกรอบสังคมภายนอกที่มีผลต่อกระบวนการของอารมณ์ ซึ่งเขากล่าวไว้ว่า ชีวิตทางอารมณ์ของมนุษย์มีทั้งด้านที่ซ่อนอยู่ และอยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์ อารมณ์เป็นปรากฏการณ์ทางโลก เพราะทุกครั้งที่เกิดขึ้น เราไม่ได้ตระหนักถึงตัวตนของเรา เว้นแต่เราจะกลายเป็นตัวสะท้อนตัวตนในสถานการณ์ที่มีความรู้สึกเหล่านั้น (Katz, 1999) ซึ่งการที่ แจ๊ค คาทซ์ (Jack Katz) ศึกษาโดยใช้วิธีการทางชาติพันธุ์วรรณา ทำให้สามารถวิเคราะห์กลั่นกรองแง่มุมที่ซ่อนอยู่ในอารมณ์ได้ดี วิธีการในการศึกษาของเขาจะเริ่มต้นด้วยสถานการณ์ทางสังคมหรือกลุ่มหน่วยวิเคราะห์ คือช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงในขณะที่พวกเขามีประสบการณ์ และเขาได้กล่าวถึงประเด็นสำคัญเกี่ยวกับอารมณ์ไว้ 2 ประการ คือ 1) การแสดงออกทางอารมณ์ของมนุษย์ทั้งหมดได้รับการออกแบบมาเพื่อทำการเล่าเรื่องต่างๆ ที่สำคัญในสถานการณ์ทางสังคม และ 2) เราปรับการแสดงออกทางอารมณ์ของเราโดยขึ้นอยู่กับว่าคนอื่น ๆ กำลังตอบสนองต่อพฤติกรรมของเราอย่างไร และเราสร้างเรื่องราวชีวิตใหม่ด้วยการแสดงออกทางอารมณ์ ดังนั้นจะเห็นได้ชัดเจนว่า อารมณ์ไม่ใช่แค่การแสดงออกที่ผู้คนปลดปล่อยออกมาโดยตั้งใจในขณะที่พวกเขาจะได้รับการตอบสนองและกำลังตอบสนองต่อคนอื่นที่กำลังอยู่ต่อหน้าพวกเขา แต่ยังเป็นปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่ผ่านอารมณ์ความคิดเห็นของพวกเขา ซึ่งตามการอธิบายนี้หมายถึงว่า เมื่อผู้คนได้สัมผัสกับสิ่งที่กระตุ้นอารมณ์ของพวกเขา แรงกระตุ้นอารมณ์เหล่านั้นจะทำให้พวกเขาอยู่ในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมได้ คนจะพยายามหาวิธีของพวกเขาเพื่อให้รู้สึกถึงประสบการณ์ทางอารมณ์ของพวกเขา ในช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวย่อมจะเปลี่ยนประสบการณ์ของพวกเขาซึ่งเป็นช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนแปลงนั้นทรงคุณค่า และอารมณ์ในชีวิตประจำวันเป็นละครเล็กๆ (Mini dramas) ที่จะเปลี่ยนแปลง และพัฒนาไปเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางร่างกายในฐานะที่เป็นศูนย์รวมของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพวกเขาคนมักจะต่อสู้เพื่อให้บุคคลอื่นมองเห็นคำอธิบายทางวัฒนธรรมที่ให้ความรู้สึกได้ในขณะที่ผู้อื่นมองเห็นพวกเขา ซึ่งแนวทางการศึกษาของเขานับได้ว่าเป็นการศึกษาอารมณ์ของมนุษย์ในอารมณ์ และสถานการณ์ที่แตกต่างกันอันเป็นบริบทใหม่ๆที่เกิดขึ้นของสังคมวิทยาอารมณ์

2.1.3 แนวทางการศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ (Approaches of emotions)

สังคมวิทยาอารมณ์มีแนวทางการศึกษา ได้แก่ แนวคิดและทฤษฎีสังคมวิทยาจุลภาค (Micro sociology) และแนวคิดและทฤษฎีสังคมวิทยามหภาค (Macro sociology)

2.1.3.1 แนวคิดและทฤษฎีสังคมวิทยาจุลภาค (Micro sociology)

สำหรับแนวคิดที่ใช้วิเคราะห์ความสัมพันธ์ในระดับปัจเจกบุคคลที่สำคัญ คือ แนวคิดทฤษฎีในกลุ่มปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interaction) ซึ่งภาพรวมของแนวคิดนี้ คือ “สมาชิกในสังคมกระทำและตีความหมายของความจริงทางสังคมโดยใช้สัญลักษณ์ร่วมกัน” นักคิดสายทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interaction theory) จะให้น้ำหนักต่อปัจเจกบุคคลในฐานะประธาน (Subject) หรือผู้กระทำการ (Agency) แต่ก็เห็นว่าอัตลักษณ์คือสิ่งที่เกิดขึ้นไกระบวนการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (Social interaction process)

อารมณ์ทางสังคมวิทยามีการอธิบายไว้โดยนักสังคมวิทยาหลายคน อาทิเช่น ชาร์ล ฮอร์ตตัน คูลีย์ (Charles Horton Cooley) (1864-1929) ได้เสนอแนวความคิดเรื่องตัวตน หรือ Self โดยสร้างทฤษฎี The Looking-glass self (ตัวตนในกระจกเงา) ที่กล่าวว่า ตัวตนของบุคคลเกิดจากการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น โดยผู้อื่นเปรียบเสมือนกระจกที่สะท้อนให้เห็นว่าเราเป็นคนอย่างไร ทั้งนี้ตัวตนของเราพัฒนามาจากความสัมพันธ์หรือการปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น โดยมีกระบวนการที่เราสร้างตัวตนของเราขึ้น ได้แก่ 1) วิธีที่เราคิดว่าพฤติกรรมของเราที่แสดงออกต่อหน้าผู้อื่นเป็นอย่างไร 2) วิธีที่เราคิดว่าผู้อื่นคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมที่เราแสดงออกนั้นเป็นอย่างไร และ 3) เราารู้สึกอย่างไรต่อความคิดที่คิดว่าผู้อื่นได้ตัดสินเราเช่นนั้น ทั้งนี้ ชาร์ล ฮอร์ตตัน คูลีย์ (Charles Horton Cooley) กล่าวว่า กระบวนการขัดเกลาทางสังคม (Socialization) สอนให้เราอยู่ในสังคม เราเรียนรู้ที่จะตีความสัญลักษณ์ ภาษา โดยผ่านกลุ่มปฐมภูมิ (Primary groups) โดยผ่านครอบครัวญาติสนิท และเพื่อน และกลุ่มทุติยภูมิ (Secondary groups) โดยผ่านความสัมพันธ์ทางอ้อมระหว่างสมาชิก

วิลเลียม ไอ. โทมัส (William I. Thomas) (1863-1947) และ ฟลอเรียน ชแนนเจ็คกี (Florian Znaniecki) (1882-1959) ได้กล่าวถึงนิยามของสถานการณ์ว่า เราจะมีวิธีการกำหนดสิ่งต่างๆ ใดๆด้วยการเน้นไปที่ความสำคัญของภาษาท่าทางในแต่ละสถานการณ์ การให้นิยามความหมายของบุคคล และทุกการปฏิสัมพันธ์มีความหมาย เพราะมนุษย์มีการตีความสัญลักษณ์ร่วมกัน และมีวิธีการตอบสนองต่อสัญลักษณ์ทั้งทางท่าทาง และแบบที่เผชิญหน้ากัน และมนุษย์สื่อสารกันด้วยสัญลักษณ์ผ่านการแบ่งปันความหมายนั้น

จอร์จ เฮอร์เบิร์ต มีด (George Herbert Mead) (1863-1931) ได้ทำการศึกษาพัฒนาการที่ความรู้สึกเกี่ยวกับตัวตนค่อยๆ ก่อร่างสร้างตนจากกระบวนการปฏิสัมพันธ์ เขาชี้ให้เห็นว่ากลไกสำคัญต่อการสร้างตัวตน คือการเรียนรู้ที่จะสวมบทบาท (Role Taking) ของผู้อื่น และหัวใจสำคัญของการเรียนรู้ นั่นคือ ภาษา ซึ่งเป็นช่องทางการถ่ายทอดระบบสัญลักษณ์และกฎเกณฑ์ร่วมของสังคมซึ่งเสมือนว่าสังคมได้แสดงบทบาทครอบงำ และสร้างตัวตนของปัจเจกบุคคล ดังนั้น จอร์จ เฮอร์เบิร์ต มีด (George Herbert Mead) จึงได้เสนอแนวคิดที่ว่าตัวตนนั้นมีสองด้านที่ปะทะสังสรรค์กันอยู่ตลอดเวลา ด้านหนึ่ง คือ “me” ซึ่งเป็นตัวตนที่เกิดจากความเห็นและปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น และ “I” ซึ่งเป็นตัวตนตามลักษณะเฉพาะของเราเอง ทั้งนี้ me และ I ต่างก็สัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมภายนอกตัวเราทั้งคู่ เพียงแต่ me เป็นผลจากการประเมินและซึมซับจากทฤษฎีของผู้อื่น ส่วน I เป็นคำตอบและความพยายามที่จะประสาน me ที่หลากหลายเข้าด้วยกัน และถือเป็นศักยภาพของความคิดสร้างสรรค์ สอดคล้องกับที่ เฮอร์เบิร์ต บลูเมอร์ (Herbert Blumer) ซึ่งได้นำแนวคิดของ จอร์จ เฮอร์เบิร์ต มีด (George Herbert Mead) มาต่อยอด

เฮอร์เบิร์ต บลูเมอร์ (Herbert Blumer) เสนอหลักการสำคัญสามประการของการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์คือ 1) มนุษย์มีพฤติกรรมที่กระทำต่อสิ่งต่างๆ ขึ้นอยู่กับ “การให้ความหมาย” ที่มีต่อตัวเขา 2) การให้ความหมายของวัตถุหรือสิ่งต่างๆ ของมนุษย์เป็นการกระทำผ่าน “สัญลักษณ์” และเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ 3) การอธิบายให้ความหมายต่อสิ่งใดๆ นั้นเป็นผลผลิตอันเกิดจากการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมของมนุษย์ในสังคม นั่นหมายถึงว่าบุคคลจะมีการกระทำต่อสิ่งใดขึ้นอยู่กับความหมายของสิ่งนั้นที่มีต่อบุคคลนั้น โลกทางสังคมประกอบด้วยวัตถุที่มีทั้งวัตถุทางกายภาพ สังคมและความเป็นนามธรรม โดยกระบวนการปฏิสัมพันธ์ที่บุคคลจะนำความหมายไปผูกติดกับวัตถุ นั้น ๆ และการนำความหมายไปผูกติดกับวัตถุ เช่นนั้น ทำให้บุคคลสร้างโลกของเขาด้วยตนเอง กล่าวคือความหมายที่บุคคลเอาไปผูกติดกับวัตถุทางกายภาพ สังคม และความเป็นนามธรรมกลายเป็นพื้นฐานสำคัญของการกระทำของมนุษย์ ดังนั้น เฮอร์เบิร์ต บลูเมอร์ (Herbert Blumer) จึงปฏิเสธวิธีการศึกษาสังคมที่เน้นโครงสร้างเชิงมหภาค เพราะวิธีการดังกล่าวละเลยกระบวนการตีความ เขามองว่าการศึกษาพฤติกรรมมนุษย์ควรศึกษาในระดับจุลภาค และเน้นความเฉพาะตนของบุคคล (Uniqueness) เนื่องจากว่าบุคคลทุกคนมีฐานะเป็นผู้กระทำพฤติกรรมที่มีเสรีสามารถกำหนดสร้างความจริงของตนเองผ่านการตีความหมายและการตีความหมายของบุคคลแต่ละคนเป็นสิ่งเฉพาะของบุคคลนั้น

เออร์วิง กอฟฟ์แมน (Erving Goffman) (1922-1982) ได้เขียนแนวคิดการวิเคราะห์เชิงละครไว้ในหนังสือ *The Presentation of Self in Everyday Life* ที่พัฒนามาจากวิธีการสังเกตที่วางอยู่บนพื้นฐาน คือ การแสดง กลุ่มคน บริบทและพฤติกรรม บทบาทที่แตกต่าง การสื่อสารที่ไม่อิงกับสัญลักษณ์ และศิลปะสำหรับการจัดการเกี่ยวกับความประทับใจ โดย เออร์วิง กอฟฟ์แมน (Erving Goffman) มองว่ามนุษย์แต่ละคนกำลังแสดงอยู่บนเวทีที่หน้าเวทีมีผู้ชมซึ่งได้แก่ คนอื่นที่มนุษย์กำลังมีปฏิสัมพันธ์ด้วยบนเวทีประกอบด้วยหน้าฉากและหลังฉาก หน้าฉากคือการนำเสนอตัวตนของมนุษย์ตามที่ต้องการให้ผู้อื่นเห็นหรือรับรู้ การเลือกใช้ถ้อยคำที่เหมาะสมกับสถานภาพ มีกริยาท่าทาง การวางตัว สีหน้า และการแต่งกายที่เป็นไปตามบทบาท ฯลฯ เป็นตัวตนที่มนุษย์ต้องการนำเสนอให้ผู้อื่นเห็น ซึ่งพวกเขาจะทำอะไรเพื่อให้เกิดความสอดคล้องผสมกลมกลืน อย่างไรก็ตามมนุษย์แต่ละคนจะมีหลังฉาก คือ ความรู้สึกนึกคิดที่ไม่ต้องการเปิดเผย หรือนำเสนอให้ผู้อื่นรับรู้ เป็นส่วนที่มีความเป็นส่วนตัว หรือที่เรียกว่า ตัวตนที่ซ่อนอยู่ เมื่อขึ้นบนเวทีสิ่งที่ปรากฏจะไม่ถูกนำมาเสนอต่อผู้ชม ในแต่ละวันแต่ละเวลามนุษย์จะเล่นละครฉากแล้วฉากเล่าเพื่อนำเสนอตนเองให้สังคมได้รับรู้

แม้ว่านักสังคมวิทยาแต่ละคนจะมีการอธิบายที่แตกต่างกัน แต่โดยรวมแล้ว แนวคิดทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์จะมองที่บทบาทของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการให้นิยามสถานการณ์ ซึ่งสถานการณ์จะมีความแปรผันแตกต่างกันไปตามมุมมองของผู้นิยาม และการนิยาม จะขึ้นอยู่กับพื้นฐานจากประสบการณ์ในอดีตและแผนในอนาคตของแต่ละบุคคล ผู้อยู่ในสถานการณ์เดียวกันมีส่วนร่วมกำหนดความหมายของสถานการณ์นั้นๆ แต่ก็ไม่จำเป็นต้องกำหนดความหมายเหมือนกัน การให้นิยามจึงถูกกำหนดโดยสังคมด้วย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

2.1.3.2 แนวคิดและทฤษฎีสังคมวิทยามหภาค (Macro Sociology)

จากประวัติศาสตร์การศึกษาอารมณืทางสังคมวิทยา เห็นได้ชัดเจนว่าการคาดการณ์เชิงเปรียบเทียบทางสังคมวิทยาและเชิงประจักษ์ของทฤษฎีทางสังคมวิทยาของ ทีโอดอร์ ดี. เคมเปอร์ (Theodore D. Kemper) โทมัส เจ. เชฟฟ์ (Thomas J. Scheff) และ แรนดัลล์ คอลลินส์ (Randall Collins) ได้ประกอบสร้างเส้นทางการวิเคราะห์แบบมหภาค (Macro analysis) แม้ว่าทฤษฎีของ ทีโอดอร์ ดี. เคมเปอร์ (Theodore D. Kemper) จะเริ่มต้นด้วยการวิเคราะห์สถานการณ์ที่เป็นรูปธรรมที่นักแสดงแต่ละคนมีปฏิสัมพันธ์กัน แต่เป็นการคาดการณ์อารมณืที่เกิดขึ้นจากสองขั้นพื้นฐานคือ 1) ขนาดโครงสร้างของการเข้าสังคม อารมณืเหล่านี้ไม่ได้เป็นผลมาจากธรรมชาติทางชีวภาพของบุคคล แต่มาจากอำนาจหรือสถานะที่เกี่ยวข้องกับตำแหน่งทางสังคมของพวกเขา 2) การเปลี่ยนแปลงในสถานะ

อำนาจหรือสถานะที่พวกเขาพบในระหว่างการศึกษาปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (Clay Warner and Robinson, 2008; Kemper, 2011) เช่นเดียวกับตัวแสดงทางสังคม อารมณ์ พลังงานที่เกิดขึ้นในทุกๆ การเผชิญหน้ากับจุลภาคทางสังคมไม่ว่าจะเป็นแบบลำดับชั้น (อำนาจ) หรือความเท่าเทียม (สถานะ) เป็นผลมาจากพลังงานสะสมที่สะสมอยู่ในกลุ่มพิธีการปฏิสัมพันธ์ (Collins, 1981, 2004)

สำหรับในปัจจุบัน สังคมวิทยาอารมณณ์มีแนวโน้มในการพัฒนาทฤษฎีเกี่ยวกับอารมณณ์โดยใช้หลายมุมมองในการศึกษาเข้าด้วยกัน และเกิดรูปแบบใหม่ๆ ในการศึกษาอารมณณ์ในมิติที่หลากหลาย เช่น ปฏิสัมพันธ์ทางพิธีกรรม กลุ่ม ประสบการณ์ในชีวิตประจำวัน การเคลื่อนไหวทางสังคม รัฐ และการเมือง และการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสังคมแบบมหภาค ซึ่งประเด็นทางอารมณณ์ก็ได้เริ่มเข้ามามีบทบาทเช่นกัน อาทิเช่น แนวคิดที่เสนอความคิดแย้งกับความถูกต้องของแนวความคิด Weberian ในแนวคิดเหตุผล กฎหมาย และระบบราชการ (Rational-legal-bureaucratic) โดยมองว่า มุมมองด้านอารมณณ์จะสร้างมิติใหม่ให้กับแนวความคิดที่มั่นคงของรัฐได้ (Julia Adams ,1994 : Ann Stoler , 2004) นอกจากนี้ในงานบทความ ชื่อ “Secure States: Towards a Political Sociology of Emotion” ของ มาร์เบล แบร์ซิน (Mabel Berezin) ได้เสนอไว้ว่าการวิเคราะห์อารมณณ์สามารถขยายให้ครอบคลุมในระดับการเมืองมหภาคและความสัมพันธ์ทางสังคมในระดับมหภาคได้ โดยใช้ความสัมพันธ์ของ "รัฐที่ปลอดภัย" (Secure state) และ "ชุมชนแห่งความรู้สึก" (Communities of feeling) ร่วมกันเป็นกรอบการวิเคราะห์ที่ผสมเข้ากับการเมืองกับอารมณณ์ ซึ่ง มาร์เบล แบร์ซิน (Mabel Berezin) ระบุว่า รัฐที่มีความปลอดภัยจะสร้างแรงบันดาลใจให้กับสมาชิกให้มีความความรู้สึก เช่น ความมั่นใจ ความเห็นอกเห็นใจ และความจงรักภักดีโดยการให้ความคุ้มครอง และผลประโยชน์แก่สมาชิกในรูปแบบของ “ความปลอดภัย”(Security) (Berezin, 2002) ซึ่งกรอบการวิเคราะห์ของเขายืนยันถึงความคิดที่ว่า การวิเคราะห์อารมณณ์สามารถขยายไปสู่การใช้วิธีการทางสังคมวิทยาแบบมหภาคได้

สิ่งใหม่ที่จะเกิดขึ้นในการศึกษาอารมณณ์ระดับมหภาค คือการเปลี่ยนจุดเน้น (Focus) ซึ่งจะช่วยให้เห็นวิเคราะห์เห็นบทบาทของอารมณณ์ในรูปแบบใหม่ ดังที่ ไมเคิล แฮมมอนด์ (Michael Hammond) ระบุไว้ในงานชิ้นหนึ่งว่าอารมณณ์เป็นตัวแปรอิสระ โครงสร้างทางสังคมแบบมหภาคเป็นตัวแปรตาม ไมเคิล แฮมมอนด์ (Michael Hammond) จึงนำเอามิติความรู้สึกไปรวมไว้ในแนวคิดเดิมเพื่อขยายแนวความคิดของ Durkheim ที่ว่าสังคมและชีวิตทางสังคมมีโครงสร้างโดยความเชื่อ สัญลักษณ์ และประเภทของความรู้ กล่าวคือ ความผูกพันทางสังคมจะถูกสร้างขึ้นโดยการจัดระเบียบทางสังคมที่จะช่วยให้พวกเขาเพิ่มแรงกระตุ้นทางอารมณณ์ แต่อย่างไรก็ตามเช่นเดียวกับทรัพยากรชนิดอื่น ๆ ที่มีอย่างจำกัด ทรัพยากรที่เป็นความรู้สึกก็ยังไม่เพียงพอ เนื่องด้วยความรู้สึกที่รุนแรงเป็น

เวลานานอาจทำให้ร่างกายอ่อนเพลียทางร่างกายและจิตใจได้ ด้วยเหตุนี้ผู้คนจึงต้องจำกัดจำนวนของบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องในการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม บุคคลบางกลุ่มเป็นกลุ่มที่มีความตื่นตัวอย่างแรง ในขณะที่คนอื่น ๆ ไม่ได้เป็นเช่นนั้น และยิ่งความหนาแน่นของประชากรสูงเท่าใดก็ยิ่งความเป็นไปได้ที่ผู้คนจะพึงพาลักษณะทางสังคมวิทยาภายนอก เช่น เพศ อายุ เชื้อชาติ และภาษา เพื่อแยกความแตกต่างระหว่างกันและกันทำให้เกิดความแตกต่างทางสังคมเกิดขึ้น ซึ่งถือได้ว่า “อารมณ์ผลิต และรักษาความไม่เสมอภาคในสังคม ทุกคนหรือทุกกลุ่มสามารถกลายเป็นวัตถุของอารมณ์ที่แนบมาทั้งนั้น” (Hammon, 1983; 1988; 1990)

ในการศึกษาสังคมวิทยาแบบมหภาค ได้มีการรวมเอากระบวนการทางสังคมที่มีขนาดใหญ่เข้ากับผลลัพธ์ของประสบการณ์ทางอารมณ์ เช่น งานที่ นอร์เบิร์ต อีเลียส (Norbert Elias) พยายามอธิบายถึงกระบวนการที่ก่อตัวขึ้นในการก่อตัวของรัฐ (Civilizing process) และการควบคุมอารมณ์ (self-control of emotions) ในยุโรปตะวันตก โดยชี้ให้เห็นว่า สถาบันผูกขาดความรุนแรง รัฐสมัยใหม่มีความพยายามในการทำให้สังคมของตนเกิดความสงบในช่วงเวลาแห่ง ความเชื่อมโยงทางสังคมที่ผู้คนมากมายที่มีความแตกต่างจากภูมิหลังทางสังคม ชนชั้น สถานะ และอาชีพ ทุกคนต่างถูกผสมผสานและถูกบังคับให้อยู่ร่วมกัน และเมื่อใดที่สังคมเริ่มสงบสุขขึ้น คนก็ได้เรียนรู้ที่จะควบคุมความรุนแรงภายในของตนเองในสถานการณ์ที่มีการติดต่อและการมีปฏิสัมพันธ์อย่างใกล้ชิด ผ่านกลไกความรู้สึกของการควบคุมตัวเอง (กล่าวคือความอับอาย และความลำบากใจ) ซึ่งในฉากทางสังคมผู้คนจะเริ่มปฏิบัติต่อกันและกันในฐานะที่เป็นคนแปลกหน้า เป็นกลางๆ ไม่ใช่ศัตรูที่เป็นอันตราย กล่าวคือในงานดังกล่าวนี้มีความเป็นมิติที่หลากหลาย และเสนออีกขั้นของวรรณกรรมเกี่ยวกับความอับอายและการควบคุมตนเอง ความทันสมัยและอารมณ์และที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ การเมืองและอารมณ์

ความท้าทายประการหนึ่งของการศึกษาอารมณ์ในสังคมวิทยาเชิงมหภาค คือ การปฏิบัติต่ออารมณ์เป็นตัวแปรตาม ซึ่งต้องเผชิญกับความพร้อม และความเข้ากันได้ของข้อมูลในการศึกษาโดยรวม ซึ่งการศึกษาอารมณ์ลักษณะนี้ในเชิงประวัติศาสตร์ทำได้ค่อนข้างยากงานที่เด่นๆ คืองานของ ลิน เอช ลอฟแลนด์ (Lyn H. Lofland) ที่ศึกษาความผันแปรทางประวัติศาสตร์ และความหลากหลายทางวัฒนธรรมของความเศร้าโศก ในการศึกษาของเธอได้ระบุปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรม 4 ประการที่มีผลต่อความรุนแรงและระยะเวลาของความเศร้าโศกในสังคม โดยปัจจัยทั้งสี่นี้ ได้แก่ 1) อัตราการตายของกลุ่ม 2) ความสัมพันธ์เฉพาะเท่าใดที่มีนัยสำคัญ 3) ความรู้สึกที่ควบคุมหรืออนุญาตให้อิสระเป็นอย่างไร และ 4) บุคคลที่ถูกแยกออกจากคนอื่นในเวลาและสถานที่ กล่าวคือ ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะแตกต่างกันไปตามช่วงเวลา และทั่วทุกมุมโลก

ประสบการณ์ส่วนตัวในเรื่องความเศร้าโศกซึ่งเป็นจุดสำคัญของการศึกษาของเธอนั้นก็อาจจะมี ความแตกต่างกันไปด้วย (Lofland, 1985) ในอีกวิธีการศึกษาหนึ่งที่ศึกษาการเปลี่ยนแปลง ในประสบการณ์ทางอารมณ์ร่วมโดยการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงในวัฒนธรรมทางอารมณ์ หรือ อุดมการณ์ ซึ่งเห็นได้ในงานชื่อ *Love in America: Gender and self-development* ของ ฟรานเชสกา คันเซียน (Francesca Cancian) และงานชื่อ *How Culture Matters* ของ แอน สวิดเลอร์ (Ann Swidler) ที่แสดงกรอบความคิดของการก่อร่าง และมองว่าอารมณ์เป็นวัฒนธรรม ซึ่งวัฒนธรรมก็เป็น เป็นเครื่องมือของความเชื่อ ค่านิยม และประเพณี (Ann Swidler (1980; 2001) ดังนั้นอารมณ์ความรู้สึก สามารถเป็นได้ทั้งสาเหตุ หรือส่วนประกอบสำคัญของกระบวนการทางสังคม อีกทั้งยังเป็นเครื่องมือที่อยู่ เบื้องหลังการเปลี่ยนแปลงทางสังคมด้วย (Francesca Cancian, 1987)

การศึกษาแบบมหภาคมีความพยายามอย่างมากที่จะทำความเข้าใจกับการเปลี่ยนแปลง ในประสบการณ์ทางอารมณ์ วัฒนธรรม หรือความรู้สึกที่เป็นผลลัพธ์ อันเป็นรูปแบบของการเปลี่ยนแปลง ในสถาบันขนาดใหญ่ ซึ่งตามการศึกษาเหล่านี้ อารมณ์ถือว่าเป็นตัวแปรตาม หรือเป็นผลของกระบวนการ ทางสังคม ซึ่ง แจ็ค บาร์บาเลต (Jack Barbalet) อธิบายไว้ว่า อารมณ์ความรู้สึกสามารถเป็นสาเหตุ หรือ เป็นส่วนประกอบสำคัญของกระบวนการทางสังคมได้ และยังเป็นเครื่องมือที่อยู่เบื้องหลังการเปลี่ยนแปลง ทางสังคมได้ เขาได้เสนอแนะถึงความคิดสองข้อที่เป็นพื้นฐานว่า โครงสร้าง (Structure) และผู้กระทำการ (Agency) สามารถเชื่อมโยงกันได้ด้วยอารมณ์ความรู้สึก และความมีเหตุมีผลเป็นปรากฏการณ์ที่ต่อเนื่อง และอารมณ์นั้นมีลักษณะชั่วคราว และแม้แต่รูปแบบที่มีเหตุผลที่สุด (เช่น ตรรกะและการคำนวณ) ก็ต้อง ใช้สิ่งที่เขาเรียกว่า "อารมณ์พื้นหลัง" (เช่น ความสงบความมั่นคง ความมั่นใจ เป็นต้น) เพื่อให้ประสบความสำเร็จ (Barbalet, 2001) ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า แจ็ค บาร์บาเลต (Jack Barbalet) เป็นผู้นำเสนอทฤษฎี เกี่ยวกับอารมณ์ และกรอบแนวคิดโครงสร้างและผู้กระทำการ (Structure and agency) และได้เขียน แนวทฤษฎีทางสังคมวิทยาเพื่อรวมอารมณ์ไว้เป็นหมวดหมู่ มีบริบท และกลไกในการวิเคราะห์ ซึ่งสามารถ เชื่อมโยงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในกระบวนการของความต่อเนื่อง และเปลี่ยนแปลงจากประวัติศาสตร์ ในการศึกษาเชิงจุลภาคไปยังการศึกษาเชิงมหภาค

กล่าวโดยสรุปได้ว่า อารมณ์ในการวิเคราะห์ทางสังคมวิทยาตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นั้น มีการพัฒนาในมิติและมุมมองที่หลากหลายขึ้นจากมุมมองในยุคแรกที่ใช้แนวทางการศึกษาเชิง จิตวิทยาสังคม ซึ่งการศึกษาอารมณ์ในทางสังคมวิทยาจะมีการวิเคราะห์ในสามรูปแบบ ได้แก่

1. อารมณ์และการปฏิสัมพันธ์ คือการแสดงออกทางอารมณ์ สภาพอารมณ์ และกระบวนการทางอารมณ์เกี่ยวข้องกับตำแหน่งต่างๆที่ตัวแสดงดำเนินการอยู่ในโครงสร้างทางสังคม

2. กลุ่มและอารมณ์ร่วมกัน คือผู้ที่สัมผัสประสบการณ์หรือแสดงออกโดยการเป็นสมาชิกของกลุ่มหรือเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มในสถานการณ์ทางสังคมที่เฉพาะเจาะจง

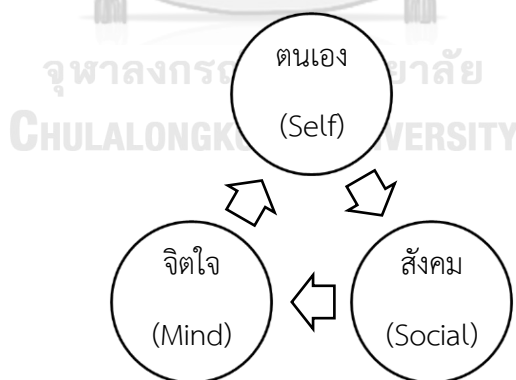
3. สภาวะทางอารมณ์และวัฒนธรรม คือ ตำแหน่งทางอารมณ์ชั่วคราว หรือ อารมณ์ความรู้สึกทั่วไปและยาวนานฝังรากอยู่ในลักษณะสำคัญของสังคมเฉพาะหรือหน่วยสังคม

การศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ในปัจจุบันได้มีความครอบคลุมทั้งในประเด็นพื้นฐานของอารมณ์และความแปลกในในกลุ่มทางสังคม การนิยามอารมณ์และการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ ค่านิยม และกฎเกณฑ์ในการแสดงออกและการจัดการกับอารมณ์ที่เบี่ยงเบน การขัดเกลาทางสังคม การเชื่อมโยงความรู้สึกกับแนวคิดที่ได้มาจากตัวตนและเอกลักษณ์ทางสังคม ความเปลี่ยนแปลงของประสบการณ์ทางอารมณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างสังคม ปัจจัยเชิงปัจเจกบุคคล และพัฒนาทางจิตวิเคราะห์ บทบาทของอารมณ์และการเปลี่ยนแปลงในระดับมหภาค แนวคิดโครงสร้างทางสังคมและผู้กระทำการ ฯลฯ ซึ่งเป็นมุมมองในการศึกษาที่ไม่ได้จำกัดเฉพาะสังคมวิทยาเชิงจุลภาคเท่านั้น แต่ยังสามารถขยายไปสู่การศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ในเชิงมหภาค เพื่อเป็นการอธิบายอารมณ์ได้อย่างครอบคลุมและสมบูรณ์ขึ้นในฐานะที่อารมณ์เป็นได้ทั้งการเกิดขึ้นจากธรรมชาติ (Natural) วัฒนธรรม (Cultural) และบริบทอื่นๆ (Other contexts) ในสังคม และจากแนวคิดของอารมณ์ที่มีการเปลี่ยนผ่านนิยาม ความหมาย และแนวทางการศึกษามาอย่างต่อเนื่องทำให้เห็นความสอดคล้องในมิติปัจจุบัน ที่สังคมวิทยาอารมณ์สามารถนำมาเป็นกรอบในการศึกษาอารมณ์ของผู้คนในปัจจุบันได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวคิดของนักสังคมวิทยาในยุคสุดท้าย คือ แจ็ค คาทซ์ (Jack Katz) (1991) ซึ่งได้ทำการศึกษาอารมณ์ของผู้คนในชีวิตประจำวันจริงๆ ผ่านวิธีการทางมานุษยวิทยาชาติพันธุ์ ด้วยการศึกษาร่วมกันในหลากหลายสถานที่ที่มีความแตกต่างกัน และเขาได้ศึกษาอารมณ์โกรธของคนในเมืองลอสแอนเจลิสที่มีรถติดมากเป็นอันดับต้นๆ เมืองหนึ่งของโลก ซึ่งผลการศึกษากลับมาว่าเป็นเพราะความตึงเครียด ความไม่สามารถในการสื่อสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ และอัตลักษณ์ส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีผลต่อการกระตุ้น ให้เกิดอารมณ์โกรธ

2.1.4 ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism)

ทฤษฎีนี้เป็นทฤษฎีในระดับจุลภาค เพราะให้ความสำคัญต่อปัจเจกบุคคล โดยอธิบายถึงการกระทำทางสังคม หรือการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน (Interactionism) และสัญลักษณ์ (Symbol) ซึ่งการกระทำระหว่างกันทางสังคมหมายถึง หมายถึง การกระทำของบุคคลที่มีผลอย่างหนึ่งต่อความคิด หรือการกระทำของบุคคลอีกคนหนึ่งไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ในขณะที่การกระทำระหว่างกันด้วยสัญลักษณ์ แบ่งการกระทำระหว่างกันทางสัญลักษณ์ (ที่มีการถ่ายทอดความคิด) ออกจากการกระทำระหว่างกันทางพฤติกรรม (การเข้าใจกันอาศัยพฤติกรรมที่แสดงออก)

ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ เสนอว่า การอธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในสังคม มีหลักการคือ มนุษย์มีความสามารถในการคิด ปฏิสัมพันธ์ทางสังคมเป็นสิ่งที่กำหนดแบบแผน ความสามารถในการคิดของมนุษย์ โดยที่มนุษย์เรียนรู้ และสร้างความหมายและสัญลักษณ์มาเป็น เครื่องมือ ซึ่งมีส่วนช่วยให้มนุษย์สามารถกระทำและมีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน ผู้คนในสังคมจะมีการ ปรับเปลี่ยนความหมายและสัญลักษณ์ที่ใช้ในการมีปฏิสัมพันธ์บนพื้นฐานของการตีความสิ่งที่พวกเขา กำลังประสบพบเจอ ทั้งนี้ความเชื่อมโยงกันของการมีปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์ทำให้เกิดแบบแผนการกระทำ และทำให้เกิดกลุ่มและสังคมขึ้น กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ แนวคิดทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ มุ่งเน้นที่ ความหมายทางสังคม (Social Meaning) และการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (Social interaction) โดยมี องค์ประกอบ ดังนี้



องค์ประกอบของทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์

จุดเริ่มต้นของทฤษฎีเกิดจาก จอร์จ เฮอร์เบิร์ต มีด (George Herbert Mead) ชาร์ล คูลีย์ (Charles Cooley) และ เฮอร์เบิร์ต บลูเมอร์ (Herbert Blumer) ที่ให้ความสนใจต่อพฤติกรรมและตัวตนเชิงสังคมของมนุษย์

จอร์จ เฮอร์เบิร์ต มีด (George Herbert Mead) อธิบายว่า ตัวตนของมนุษย์มีอยู่ 2 ด้านคือ 1) ตัวตนที่เป็นผู้กระทำที่มีการควบคุมตัวเองไม่ใช่ผู้ถูกกระทำ และ 2) ตัวตนที่เกิดจากการปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวเองกับคนอื่นและสังคม โดยนำเสนอเรื่องตัวตน หรือ Self ว่าตัวตนได้ถูกสร้างขึ้นจากการตอบสนองกับสิ่งแวดล้อม จนเกิดเป็นประสบการณ์ทางสังคมขึ้น ดังนั้นการจะทำความเข้าใจตัวตนของบุคคลจึงต้องศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งที่กระตุ้นและการตอบสนองที่เกิดจากการเรียนรู้ที่มีความเชื่อมโยงกัน

ชาร์ล คูลีย์ (Charles Cooley) พูดถึงการมองเห็นตัวตนที่สะท้อนผ่านกระจกเงา(Looking-glass self) ที่เป็นแนวทางของบุคคลที่จะดำรงตัวตนของตัวเองจากภาพสะท้อนที่คนอื่นประเมิน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสังคมมีอิทธิพลต่อการกำหนดตัวตนของบุคคล เพราะภาพสะท้อนจากสิ่งที่ผู้อื่นสร้างต่อตัวเราส่งผลต่อการรับรู้ตัวตนของเราเอง

เฮอร์เบิร์ต บลูเมอร์ (Herbert Blumer) เสนอว่า มนุษย์มีประสบการณ์ผ่านการแปลความหมายเหตุการณ์ วัตถุ ผู้คนในสังคม ดังนั้น ความเป็นตัวตนของมนุษย์จึงเกิดขึ้นมาจากการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม โดยที่การรับรู้ตนเองของบุคคลได้ถูกพัฒนาขึ้นจากการมีปฏิสัมพันธ์ว่าบุคคลอื่นตอบสนองต่อพวกเขาอย่างไรในสถานการณ์ต่างๆ ในขณะเดียวกัน การตอบสนองของบุคคลที่เกิดขึ้นมาจากตีความความหมายที่เคยได้เรียนรู้มาก่อนหน้า การแสดงตัวตนของปัจเจกบุคคลจึงมิได้เป็นเพียงการตอบสนองต่อสิ่งเร้า หรือสิ่งที่มากระตุ้นภายนอก แต่เป็นกระบวนการสื่อสารภายในตนเองที่บุคคลให้ความหมายกับสิ่งต่างๆ

กล่าวโดยสรุปภาพรวมของทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ได้ ดังนี้

1. พฤติกรรมหรือการกระทำของมนุษย์ขึ้นอยู่กับความหมายทางสังคมที่เกิดขึ้นภายใต้บริบทของการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม

2. ความหมายทางสังคมเกิดจากการคิดของมนุษย์ด้วยการมีภาษาเป็นเครื่องมือ และจะเกิดขึ้นเมื่อเรามีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่นว่าเขาสื่อสารอะไร มีความหมายอย่างไร และเรากำลังสื่อสารกับใคร และวิธีการสื่อสารของเราควรเป็นเช่นไร เมื่อเรารู้ความหมายแล้ว เราก็สามารถมีพฤติกรรมที่ตอบสนองอย่างเหมาะสม

3. ปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์ที่กระทำต่อสังคมหรือคนในสังคม ประกอบด้วย ระดับปัจเจกบุคคล ครอบครัว และสถาบันต่างๆที่มีบทบาทในการสร้างความคาดหวังทางสังคม และส่งผ่านความหมายและความคาดหวังมาสู่เราซึ่งเป็นสมาชิกของสังคม ดังนั้น บุคคลจะมีการกระทำต่อสิ่งใดขึ้นอยู่กับความหมายของสิ่งที่มีต่อบุคคลนั้น

2.1.5 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับความโกรธ (Anger concept)

2.1.5.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับความโกรธ

ความโกรธเป็นแนวคิดย่อยที่อยู่ภายใต้บริบทของอารมณ์ และสังคมวิทยาอารมณ์ สำหรับนิยามของความโกรธในการศึกษาอารมณ์ มีผู้นิยามไว้หลากหลาย โดย ชาร์ล สปีลเบอร์เกอร์ (Charles Spielberger) กล่าวว่า ความโกรธเป็นสภาพอารมณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นที่ไม่พึงประสงค์ในขณะนั้นทันที และยังเป็นลักษณะนิสัยที่ติดตัวบุคคลมาเป็นระยะเวลานาน (C. D. Spielberger, 1988) และความโกรธเป็นสถานะทางอารมณ์ ที่ประกอบด้วยความรู้สึกของการระคายเคือง ความรำคาญ หรือความโกรธ (Charles D. Spielberger, 1985) ในขณะที่ โดโนฮิว และเคเวนจ (Donohue and Cavenage) ให้ความหมายไว้ว่า ความโกรธเป็นประสบการณ์ทางอารมณ์ที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ ซึ่งเป็นอารมณ์ที่มีความรุนแรงและบุคคลที่มีความโกรธแสดงออกในทางลบเพื่อตอบสนองสิ่งเร้าที่มาระตุ้น (Donohue & Cavenagh, 2003)

สวณีย์ สุขเจริญ ให้คำนิยามของความโกรธว่าเป็นอารมณ์ทางลบที่จะเกิดขึ้นเมื่อเกิดความไม่พอใจ ไม่ได้ในสิ่งที่คาดหวัง หรือถูกขัดขวางความตั้งใจในการกระทำบางอย่าง จนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจไปพร้อมๆ กัน โดยอาจแสดงออกมาทางความคิด และพฤติกรรมของบุคคลนั้น (สวณีย์ สุขเจริญ, 2552) ในขณะที่ เพียร์วดี เปี่ยมมงคล ได้ให้นิยามไว้ต่อ ความโกรธว่าเป็นอารมณ์ที่มีระดับความรุนแรงเข้มข้นมากน้อยร่วมกับมีอาการทางกายที่เกิดขึ้น โดยมีระดับตั้งแต่หงุดหงิดจนถึงโกรธรุนแรง (เพียร์วดี เปี่ยมมงคล, 2556) นอกจากนี้ นภวัลย์ กัมพลาศิริการ ได้อธิบายความแตกต่างระหว่าง ความโกรธ (Anger) กับ ความก้าวร้าว (Aggression) ไว้ว่า ความโกรธหมายถึงความรู้สึก อารมณ์ขุ่นเคือง ไม่พอใจ ที่เกิดจากความไม่สมหวัง ผิดหวัง ความล้มเหลว ความกลัว ความไม่มั่นคง แต่ความก้าวร้าว (Aggression) หมายถึงปฏิกิริยาทางคำพูดหรือการกระทำที่โต้ตอบความรู้สึกโกรธหรือผิดหวังอย่างรุนแรงและมุ่งที่จะให้เกิดผลต่อบุคคลและสิ่งอื่นๆ รอบตัว (นภวัลย์ กัมพลาศิริการ, 2559)

นอกจากนี้ หากนิยามตามการศึกษาในสาขาวิชาที่ศึกษาอารมณ์อย่างแพร่หลายจะพบว่า การศึกษาความโกรธในสาขาจิตวิทยาสังคม สรุปลำานิยามของความโกรธไว้ว่าเป็นการประกอบสร้างขึ้น และเป็นพฤติกรรมทางจิตวิทยาที่มีความซับซ้อน ซึ่งหลายแนวคิดมีความเห็นตรงกันว่า ความโกรธเป็นกระบวนการทางความรู้ความเข้าใจที่บ่งบอกว่าผู้คนประเมินโลกของตนเองอย่างไร ในขณะที่หลายแนวคิดก็ให้เหตุผลว่า ประสบการณ์แห่งความโกรธ เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบอารมณ์และพฤติกรรมนอกเหนือไปจากองค์ประกอบความรู้ความเข้าใจ แต่โดยภาพรวมแล้ว แนวคิดเหล่านี้มีความเห็นตรงกันว่า ความโกรธเป็นมิติที่สำคัญของคุณลักษณะส่วนบุคคลที่แยกความแตกต่างของคนออกจากกันและกัน

ในทางสังคมวิทยา การศึกษาจำนวนมากแสดงให้เห็นว่า ความโกรธเป็นหนึ่งในอารมณ์ที่ได้รับการรายงานและเป็นที่รู้จักมากที่สุด (Averill, 1983)ซึ่งนิยามความโกรธมีหลากหลายมุมมอง ได้แก่ ความโกรธเป็นอารมณ์หนึ่งของมนุษย์ เป็นอารมณ์ที่เป็นพื้นฐาน (Ekman 1994, Izard 1977, Turner 2000) ในขณะที่ ทีโอดอร์ ดี. เคมเปอร์ (Theodore D. Kemper) (1987) มีมุมมองต่ออารมณ์ความรู้สึกในแง่ที่มันมีวิวัฒนาการที่มีอยู่ในช่วงต้นของชีวิตมนุษย์ มีความแพร่หลายทางวัฒนธรรม และมีรูปแบบที่แตกต่างกันของระบบประสาทจากอารมณ์อื่นๆ (Kemper, 1987) ทั้งนี้ บางนิยามได้ให้คำจำกัดความว่า ความโกรธเป็นความหลากหลายของอารมณ์ที่บ่อยครั้งได้รับการกระตุ้นด้วยการดูถูกหรือ ความอยุติธรรม การทรยศ การขาดความเสมอภาค อุปสรรคต่อความสำเร็จ การไร้ความสามารถ และการถูกรุกรานทางร่างกาย (Schieman, 1999) ซึ่งความโกรธจะโผล่ขึ้นมาเมื่อบุคคลสูญเสียอำนาจหรือสถานะ และเมื่อการสูญเสียนี้ถือได้ว่าสามารถแก้ไขได้ ตัวแสดงคนอื่นก็ต้องมีความรับผิดชอบต่อสิ่งที่เกิดขึ้น (Jasper, 2014; Kemper, 1990)

นิยามความโกรธมีหลากหลาย บางนิยามระบุว่า เป็นอารมณ์ ความรู้สึก และโดยทั่วไปแล้วความโกรธจะมีความรู้สึกอึดอัดและมีการส่งผลกระทบต่อบุคคล โดยเฉพาะทางสรีรวิทยาการแสดงออก หรือการ มีปฏิกริยาทางสังคม (Sukhodolsky, 2538) ในขณะที่อีกนิยามหนึ่ง คือ ความคิดริเริ่มกระตุ้น หรือกระตุ้นความตื่นตัวของระบบประสาทอัตโนมัติ ประกอบด้วยอารมณ์โกรธ รวมทั้งอารมณ์ความรู้สึกที่ไม่พึงประสงค์ (ที่เกี่ยวข้องกับผลที่ไม่พึงประสงค์) อารมณ์ความรู้สึกไม่พอใจ (รวมถึงผลที่ได้รับจากคนอื่น ๆ) การแกล้ง มีอารมณ์ (ที่เกี่ยวข้องกับโทษของความผิด) และอารมณ์ความรู้สึกโกรธ เกี่ยวข้องกับสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ (Clore et al., 1993) อย่างไรก็ตาม ความโกรธและความขุ่นเคืองยังเป็นส่วนหนึ่งของอารมณ์ทางศีลธรรม (Stets et al., 2008) ซึ่งถูกยั่วโดยความอยุติธรรม การละเมิดบรรทัดฐาน การเบียดเบียนทางสังคม และความรู้สึกผิดของบุคคล (Bericat E., 2015)

แม้ว่าจะมีการศึกษาความโกรธมากมายจากหลายสาขาวิชา แต่แนวคิดเรื่องความโกรธก็ยังคงมีความคลุมเครือ แต่สิ่งหนึ่งที่เป็นจุดร่วม คือ ทุกนิยามกล่าวถึงความโกรธในแง่ที่มีความสัมพันธ์กับปฏิกิริยาการแสดงออกทางร่างกายเฉกเช่นเดียวกับอารมณ์อื่นๆ ดังนั้นในบางการศึกษาจึงได้มีการศึกษาความโกรธในแง่ของหมวดย่อยที่ผสมกับอารมณ์อื่น ซึ่งความโกรธของแต่ละรูปแบบจะมีความแตกต่าง และความเข้มข้นต่างกัน และอีกประการหนึ่ง ความโกรธเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในแง่ของความรู้สึก ตั้งแต่รุนแรงจนถึงร้ายแรง เช่นความรำคาญ ความโกรธแค้น เป็นต้น และพฤติกรรมการแสดงออก (Mirowsky and Ross 2003 , Schieman 1999, 2005) ซึ่งบริบททางสังคมมีอิทธิพลต่อค่านิยม แนวคิด และกระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์ความรู้สึกใดๆ ของบุคคล (Thoits, 1989) รวมถึงความโกรธด้วย

ข้อเท็จจริงที่ค้นพบหลายประการจากการศึกษาความโกรธที่มีจำนวนมากในปัจจุบันพบว่า 1) มิติของกระบวนการโกรธเป็นผลมาจากมรดกทางพันธุกรรม และได้มีการวางแผนล่วงหน้าไว้ในสมองของมนุษย์แล้ว 2) สถานการณ์ทางสังคม และการจัดโครงสร้างของชีวิตของแต่ละบุคคลมีความเกี่ยวข้องกับความโกรธ เนื่องจากให้บริบทที่กระตุ้น หรือจำกัดความโกรธในรูปแบบที่เป็นระบบ ทำให้เกิดเงื่อนไขทางสังคม การปรับเปลี่ยน และการแสดงออกถึงความโกรธ ซึ่งเงื่อนไขทางสังคมเหล่านั้นส่งผลต่อกระบวนการโกรธ (Canary et al., 1998) ซึ่งนักวิชาการจากหลากหลายสาขาวิชาได้รวบรวมแนวความคิดแห่งความโกรธไว้ โดยมีข้อสรุปทั่วไปที่เกิดขึ้นจากบทสรุปต่างๆ ว่า ความโกรธเป็นอารมณ์ทางสังคมที่เกิดจากความไม่เป็นธรรม การทรยศ ความไม่ยุติธรรม ความอยุติธรรม การขัดขวางเป้าหมายการกระทำที่ไม่เหมาะสมของอีกฝ่ายหนึ่ง และเป็นเป้าหมายของการรุกรานทางวาจา หรือทางร่างกายของบุคคลอื่น (Berkowitz & Harmon-Jones 2004; Izard 1977 , 1991) และสาเหตุสำคัญที่สุดสำหรับความโกรธก็คือ ความเกี่ยวข้องกับการกระทำโดยตรง หรือโดยอ้อม ที่คุกคามความคิดของตนเอง เอกลักษณ์ หรือภาพลักษณ์สาธารณะ (Cupach and Canary 1995; Canary et al. 1998) ทั้งนี้ ความโกรธเป็นหนึ่งในแง่มุมที่มีอิทธิพลมากที่สุดของกระบวนการของความเครียดและผลกระทบทางอารมณ์ (Ross, C. E., & Mirowsky, J., 2003 ; Schieman, 1999) ยิ่งไปกว่านั้น ความโกรธมักจะเกิดขึ้นเหตุการณ์ระหว่างบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการประเมินตนเองหรือสังคม ในเชิงลบ (Tavris, 1989)

สำหรับการศึกษาความโกรธที่เกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะ มีการศึกษาในหลายสาขาวิชา ได้แก่ การแพทย์ พยาบาลคลินิก จิตวิทยา รวมถึงสังคมวิทยา โดยมีงานที่น่าสนใจที่ศึกษาความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ ได้แก่ งานของ Tara E. Galovski, Loretta S. Malta และ Edward B. ที่ศึกษาเรื่อง “Road Rage: When Drivers Lose It” และกล่าวว่า ความโกรธบนท้องถนนอาจเกิดขึ้นได้

จากพฤติกรรมการของผู้ขับขี่รถยนต์ เช่น การเปลี่ยนเลนโดยไม่มีการส่งสัญญาณ การกีดขวางการขับรถ การรับรู้ที่ผิดพลาดและการไม่ได้รับการสื่อสาร การที่ไม่สามารถระบุได้ในการระบุตัวตนผู้ขับขี่รายอื่น แต่ในบางกรณีก็เป็นไปได้ว่าจริงๆ แล้วพวกเขาอาจไม่ได้โกรธ แต่มองเป็นความตื่นเต้นในการได้ปะทะกับผู้ขับขี่คันอื่น (Tara E. et al., 2006) นอกจากนี้ งานในปี 2005 ของ เมลิสสา ดิทแมน (Melissa Dittman) ได้ศึกษาคุณลักษณะของผู้ขับขี่ที่โกรธ และวิธีการที่จะทำให้การขับขี่ปลอดภัยไว้บนบทความ ชื่อ “The characteristics of angry drivers and what can be done to make the roads safer” ซึ่งในการศึกษานี้ได้กล่าวและอ้างถึงการศึกษาในปี 2004 ของ เคนเนธ เดฟเฟินบาช (Kenneth Deffenbacher) ที่อธิบายว่าความโกรธไม่ได้เป็นประสบการณ์ที่ยาวนานสำหรับคนขับที่มีความโกรธสูง แต่เป็นเพราะว่ามีบางสิ่งที่มีมากระตุ้นโดยเฉพาะ หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ซึ่งมันเป็นการเผชิญหน้ากับการปลุกปั่นของเหตุการณ์บนท้องถนนที่น่าหงุดหงิดและเร้าใจไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง และมันก็จะนำมาสู่วงจรการขับรถยนต์ว่าพวกเขาจะมีความโกรธมากขึ้นเพียงใด (Melissa D., 2005) และความมั่นคงเป็นมิติ เชิงสาเหตุที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดเมื่อทำนายความโกรธและความก้าวร้าวในทุกสถานการณ์การขับขี่ (Britt & Garrity, 2006) ทั้งนี้ การศึกษาส่วนใหญ่จะเป็นการศึกษาเพื่อหาสาเหตุ และความสัมพันธ์ของการแสดงความโกรธ ซึ่งทำในลักษณะของกรณีศึกษาต่างๆ เช่น ความโกรธที่เกิดในครอบครัว ความโกรธในสถานที่ทำงาน ความโกรธอันเป็นผลมาจากการดำเนินชีวิตในชีวิตประจำวันที่มีความตึงเครียดระหว่างคู่สามีภรรยา รวมถึงความโกรธของผู้ขับขี่บนถนนด้วย กรณีศึกษาเหล่านี้มักแสดงให้เห็นถึงระบบพฤติกรรมที่ซับซ้อนไม่ว่าจะเป็นทางชีวภาพ จิตวิทยา หรือระดับสังคมของการวิเคราะห์ที่จะมีแนวโน้มที่จะเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบหรือระบบย่อยที่ขัดแย้งกัน เมื่อความขัดแย้งเกิดขึ้น รูปแบบใหม่ๆ ของพฤติกรรมที่ได้รับการกระตุ้นก็อาจเกิดขึ้นได้ จนแสดงพฤติกรรม และอาการโกรธซึ่งไม่ใช่อัตลักษณ์ในยามปกติของตนเองออกมา

2.1.5.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความโกรธ

แนวคิดหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาความโกรธ คือแนวคิดของจิตวิทยาพัฒนาการ แต่การศึกษาความโกรธมักสนใจเพียงเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความโกรธ คือ ความก้าวร้าว ไม่ได้เป็นการศึกษาความโกรธโดยตรง ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ความก้าวร้าวเป็นคุณลักษณะที่เริ่มมาตั้งแต่เกิด ซึ่งเมื่อความก้าวร้าวที่เป็นลักษณะประจำตัวได้สัมพันธ์เข้ากับเหตุอื่นๆ ก็สามารถจะก่อให้เกิดความโกรธเรื้อรังขึ้นได้ (อรุณญา งามระยับ. 2532: อ้างอิงจาก Anderson, 1978) ในขณะที่แนวคิดด้าน จิตวิเคราะห์ คือ ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ของ Freud มีมุมมองต่อความโกรธว่า สาเหตุของความโกรธเรื้อรังอาจย้อนกลับไปได้

ถึงประสบการณ์ในวัยเด็ก โดยความโกรธเกี่ยวข้องกับอิด (ID) ซึ่งเป็นแหล่งของความก้าวร้าว ขณะที่อีโก้ (EGO) ซึ่งเป็นอำนาจฝ่ายสูงของมนุษย์ไม่อาจพัฒนาขึ้นมารับมือกับอิด (ID) ได้อย่างเพียงพอ เพราะขาดการอบรมเลี้ยงดูที่ถูกต้อง ทำให้อิด (ID) มีอิทธิพลเหนือบุคลิกภาพของมนุษย์ และพร้อมที่จะแสดงออก ดังนั้นคนที่โกรธเรื่อจริงจึงเป็นคนที่พัฒนาการทางอารมณ์ถูกสกัดกั้นและความโกรธเรื่อจริงเป็นกลไกการปรับตัวที่บุคคลใช้กับความไม่มั่นคงทางอารมณ์ (สวณีย์ สุขเจริญ, 2552) ทั้งนี้แนวคิดจากทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม ของ อัลเบิร์ต บันดูรา (Albert Bandura) (1977) ยังอธิบายไว้ด้วยว่า ส่วนใหญ่แล้วมนุษย์มีการเรียนรู้การทำพฤติกรรมมาจากตัวแบบทั้งที่เป็นมนุษย์จริงๆ และตัวแบบจากภาพยนตร์ คำบอกเล่า หรืออื่นๆ โดยมีการเรียนรู้จากการสังเกตและเลียนแบบพฤติกรรมของบุคคลอื่น ดังนั้นบุคคลจึงสามารถเรียนรู้ความโกรธได้จากการเฝ้ามองพฤติกรรมของผู้อื่นที่พบเห็นบ่อยๆ และนำมาพัฒนาความโกรธของตนเองด้วยการเลียนแบบพฤติกรรม

นอกจากนี้ มีทฤษฎีที่เกี่ยวกับความโกรธของ คือ ทฤษฎีสภาวะและคุณลักษณะของความโกรธ (State – trait anger theory) ของ สปีลเบอร์เกอร์ (Spielberger) (1988) ที่กล่าวถึง 1) สภาวะความโกรธ (State anger) เป็นอารมณ์ที่เกิดขึ้นโดยฉับพลัน เมื่ออยู่ในสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความโกรธสามารถแสดงอารมณ์รุนแรงได้หลายลักษณะเป็นการเปลี่ยนแปลงของอารมณ์ในช่วงระยะเวลาสั้นๆ และ 2) คุณลักษณะของความโกรธ (Trait anger) เป็นสภาวะของความโกรธที่สะสมมา ซึ่งผู้ที่มีลักษณะความโกรธสูงสุดคือ ผู้ที่มีนิสัยและมีสภาวะความโกรธสูง ส่วน เบอร์นีย์ และครอมเรย์ (Burney & Kromray) (2001) ได้อธิบายความโกรธไว้เป็น 2 ทฤษฎี ได้แก่ ทฤษฎีเกี่ยวกับความคิด ซึ่งกล่าวว่าความโกรธเกิดขึ้นจากกระบวนการคิดเฉพาะบุคคลที่ได้รับการกระตุ้นในทางลบ และอาจก่อให้เกิดพฤติกรรมก้าวร้าวต่อไปได้ และทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมที่กล่าวว่า ความโกรธที่เกิดขึ้นอาจแสดงออกได้ทั้งภายในและภายนอก โดยที่ความก้าวร้าวและความรุนแรงจัดเป็นพฤติกรรมของความโกรธที่แสดงออกมาในมนุษย์

ทั้งนี้ ความโกรธ มักจะมีลักษณะในการแสดงออกของความโกรธ (Expressions of anger) โดย ชูเยเกอร์ (Schuerger) (1997) กล่าวว่าความโกรธมักจะเกี่ยวข้องกับ ระบบประสาทอัตโนมัติ และกระบวนการทางความคิด โดยจะแสดงออกทางใบหน้า และคำพูด โดยมีรูปแบบการแสดงออกของความโกรธ คือ การแสดงความโกรธภายนอก (Anger out) ซึ่งเป็นการแสดงออกมาตรงๆ เช่น การตวาด ดุว่า ทำลายข้าวของ เป็นต้นและการเก็บความโกรธไว้ภายใน (Anger in) ด้วยการพยายามเก็บกดอารมณ์ และควบคุมจัดการกับความโกรธด้วยการปรับอารมณ์ของตนเอง เช่นเดียวกับที่ สปีลเบอร์เกอร์ (Spielberger) (1988) กล่าวถึงการแสดงความโกรธว่า เป็นการใช้อ้อยคำ

หรือภาษาท่าทางเพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์หรือสิ่งที่ทำให้เกิดความโกรธขึ้น แต่มีความแตกต่างกันตรงที่มีการจำแนกความแตกต่างของรูปแบบการแสดงออกด้วยการแยกการควบคุมอารมณ์โกรธออกจาก การการเก็บความโกรธไว้ภายใน โดยอธิบายเพิ่มเติมว่าการควบคุมอารมณ์โกรธเป็นการปรับพฤติกรรม ด้วยการแสวงหาสาเหตุและแนวทางแก้ไข มิใช่เพียงแค่การไม่พูด ไม่แสดงออก ทั้งนี้ การแสดงออก ขณะที่โกรธของบุคคลจะมีความแตกต่างกันโดยขึ้นอยู่กับพื้นฐานความสามารถในการแสดงออก ของแต่ละบุคคลในการตอบโต้ต่อสถานการณ์ ซึ่งสามารถจำแนกได้เป็น 1) พฤติกรรมที่ยอมตามผู้อื่น หรือ Passive behavior 2) พฤติกรรมที่บุคคลจะสนใจแต่ความต้องการของตนเอง และสรุปเองเองว่า บุคคลอื่นต้องทำตามตนเองเท่านั้น หรือ Aggressive behavior และ 3) พฤติกรรมที่ตั้งมั่นบนพื้นฐาน ความเชื่อมั่นของตนเองและในขณะเดียวกันก็ยอมรับความคิดเห็นผู้อื่นด้วย หรือ Assertive behavior ดังนั้นการประเมินพฤติกรรมตอบโต้ต่อภาวะโกรธ จึงพิจารณาตามพฤติกรรมการแสดงออกทั้ง 3 แบบ โดยอธิบายความแตกต่างใน 3 ลักษณะได้ ดังนี้

1. บุคคลที่มีพฤติกรรมแบบที่ 1 คือ Passive behavior เมื่อมีความโกรธจะ พยายามเก็บกด ปฏิเสธ หรือซ่อนความโกรธเอาไว้ เพราะไม่กล้า ไม่สบายใจที่จะแสดงความโกรธออกมา แต่ปฏิกริยาทางร่างกายจะคงดำเนินอยู่ต่อไปและเพิ่มมากขึ้นจนเพิ่มความเครียดให้กับตนเอง

2. บุคคลที่มีพฤติกรรมแบบที่ 2 คือ Aggressive behavior บุคคลจะไม่สามารถยอมรับและควบคุมความรู้สึกโกรธของตนเองที่เกิดขึ้นได้ จะแสดงความโกรธออกมาอย่างไม่เหมาะสม เป็นพฤติกรรมเชิงทำลาย ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกายเพิ่มมากขึ้น รู้สึกเจ็บแค้น จนนำไปสู่พฤติกรรมที่ต่อต้านจนแสดงความก้าวร้าวรุนแรง หรือมีพฤติกรรมที่คุกคามความมั่นคงปลอดภัยของบุคคลและสิ่งอื่น ๆ รอบตัวให้ได้รับความเสียหาย เจ็บปวดทั้งร่างกายและจิตใจ

3. บุคคลที่มีพฤติกรรมแบบที่ 3 คือ Assertive behavior จะยอมรับว่า อารมณ์หรือความรู้สึกโกรธเป็นเรื่องปกติ สามารถควบคุมได้ ทำให้เกิดแรงผลักดันที่จะกล้าคิด กล้าตัดสินใจ และแก้ปัญหาได้และแสดงความโกรธออกมาเป็นพฤติกรรมเชิงสร้างสรรค์ การแสดงออกจะเป็น การพูดอย่างชัดเจน บอกความรู้สึกหรือความต้องการอย่างตรงไปตรงมา เสียงเข้มแต่ไม่ตะโกน ถ้อยคำ ไม่หยาบคาย หรือก้าวร้าวรุนแรง

ดังนั้น อาจสรุปได้ว่า ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอารมณ์โกรธขึ้นมีหลายปัจจัย เช่น บางทฤษฎี เสนอว่าเกิดจากปัจจัยทางชีววิทยา ได้แก่ พันธุกรรม สารสื่อประสาท อาการผิดปกติของระบบประสาท ในบางทฤษฎีเสนอว่า เกิดจากปัจจัยด้านจิตวิทยา เช่น ทฤษฎีของนักจิตวิเคราะห์ เช่น Freud เชื่อว่า ความขัดแย้งระหว่างความต้องการทางเพศ และมาตรฐานทางสังคม เป็นสาเหตุของความไม่สมหวัง

ความก้าวร้าว ความไม่เป็นมิตร และสุดท้ายทำให้เกิดความรุนแรงขึ้น (Varcarolis and Halter, 2010) และทฤษฎีของนักพฤติกรรมนิยม ที่เชื่อว่าอารมณ์โกรธเป็นปฏิกิริยาของการเรียนรู้ที่เกิดจากการที่สิ่งแวดล้อมมากระตุ้น (Skinner, 1953 อ้างใน Varcarolis and Halter, 2010) และปัจจัยด้านสังคมวัฒนธรรม เช่น ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมของ อัลเบิร์ต บันดูรา (Albert Bandura) เป็นต้น

2.1.6 แนวคิดเกี่ยวกับสถานการณ์ (Situations concept)

คำจำกัดความของคำว่า "สถานการณ์" ไม่มีทฤษฎีหรือแนวคิดที่ชัดเจนในการศึกษาเชิงสังคมวิทยา แต่นักสังคมวิทยาในกลุ่มทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ และนักสังคมวิทยาที่ใช้แนวทางการศึกษาสังคมวิทยาจุลภาคได้กล่าวถึงคำๆ นี้ไว้ในงานที่ศึกษา ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะใช้คำว่าสถานการณ์ในแง่มุมมองของประสบการณ์ชีวิต (Life experience) หรือ ปรากฏการณ์ หรือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในบริบทสังคม ซึ่งสรุปได้ว่า คำจำกัดความของสถานการณ์มีลักษณะสำคัญของระเบียบสังคมที่ทำให้สังคมดำเนินไปอย่างราบรื่นหมายถึง สิ่งที่ผู้คนในสังคมใช้ในการรับรู้สิ่งที่คาดหวังของพวกเขาและสิ่งที่ผู้อื่นคาดหวังในสถานการณ์ใดๆ ก็ตามที่เกิดขึ้น ผู้คนจะได้รับความรู้สึกถึงสถานะและบทบาทของผู้ที่เกี่ยวข้องในสถานการณ์เพื่อให้พวกเขาทราบว่าควรปฏิบัติตัวอย่างไร เป็นความเข้าใจที่ตกลงกันเป็นอวัสัยของสิ่งที่จะเกิดขึ้นในสถานการณ์หรือสถานการณ์ที่กำหนด และใครจะมีบทบาทในการกระทำ กล่าวคือ สถานการณ์ คือความเข้าใจของเราเกี่ยวกับบริบททางสังคมที่เราอยู่ที่ไหน และดำเนินการโดยแจ้งความคาดหวังของเราว่าเราจะทำอะไร เราจะโต้ตอบกับใคร และเพื่อวัตถุประสงค์อะไร ทั้งนี้ คำจำกัดความของสถานการณ์ เป็นสิ่งที่บุคคลเรียนรู้ผ่านการขัดเกลาทางสังคมซึ่งประกอบด้วยประสบการณ์ ความรู้เกี่ยวกับบรรทัดฐาน ขนบธรรมเนียม ความเชื่อและความคาดหวังทางสังคม ซึ่งเป็นแนวคิดพื้นฐานในทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ และเป็นแนวคิดที่สำคัญในสังคมวิทยาโดยทั่วไป

นักสังคมวิทยาที่เป็นต้นตำรับของแนวคิดที่เรียกว่านิยามของสถานการณ์ คือ วิลเลียม ไอ. โทมัส (William I. Thomas) และ ฟลอเรียน ชแนนเจคกี (Florian Znaniecki) เนื่องจากงานเขียนของพวกเขาชื่อ "ชาวนาโปเลียนในยุโรปและอเมริกา" ได้กล่าวถึงความหมายและปฏิสัมพันธ์ทางสังคมว่าบุคคลต้องคำนึงถึงความหมายทางสังคม และตีความประสบการณ์ของเขาไม่เพียงแต่ในแง่ของความต้องการและความปรารถนาของตัวเองเท่านั้น แต่ยังรวมถึงประเพณีขนบธรรมเนียม ความเชื่อ และแรงบันดาลใจในสภาพแวดล้อมทางสังคมของเขาด้วย โดยที่ความหมายทางสังคมที่อ้างถึงคือความเชื่อร่วมกัน การปฏิบัติการ จนกลายเป็นวัฒนธรรม บรรทัดฐาน ที่กลายเป็นสามัญสำนึกของสมาชิกในสังคม ในขณะที่ โรเบิร์ต อี. พัก (Robert E. Park) และ เออร์เนสต์ เบอร์เกส (Ernest Burgess) ได้กล่าวในงานพวกเขา เรื่อง Introduction to the science of sociology ว่าการมีส่วนร่วมในกิจกรรมร่วมกัน

หมายถึงคำจำกัดความของสถานการณ์ร่วมกัน ทุกการกระทำและชีวิตทางศีลธรรมทั้งหมดขึ้นอยู่กับนิยามของสถานการณ์ที่การกำหนดสถานการณ์ใหม่ๆ จะสามารถเปลี่ยนลักษณะของการกระทำของบุคคลได้ ซึ่งเป็นหลักการเดียวกับทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ที่มีมุมมองต่อการกระทำตามความหมายในปัจเจกบุคคลที่กระทำการตามความหมายที่ให้ต่อสิ่งต่างๆ ของแต่ละบุคคล

ในทำนองเดียวกัน แรนดัลล์ คอลลินส์ (Randall Collins) ได้เขียนเกี่ยวกับคำว่าสถานการณ์ไว้ในหนังสือชื่อ *Violence: A Micro-Sociological Theory* (2008) โดยระบุถึงวิธีการวิเคราะห์ความรุนแรงว่าต้องมุ่งเน้นไปที่เบื้องหน้า คือ พลวัตของสถานการณ์ ไม่ใช่ปัจจัยเบื้องหลัง เพราะความขัดแย้งส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นกับบุคคลไม่ได้ส่งผลให้เกิดความรุนแรง เนื่องจากตัวแสดงที่เกี่ยวข้องต้องเอาชนะต่อกลไก สถานการณ์ และอารมณ์ ดังนั้นสำหรับความรุนแรงที่จะเกิดขึ้น สถานการณ์ต้องจัดให้มีกลไกในการทำให้เป็นกลางเอาชนะและพลิกกลับความตึงเครียดหรือความกลัวในการเผชิญหน้าของตัวแสดง ดังคำกล่าวที่เขาเน้นย้ำไว้ในว่า ไม่ใช่บุคคลที่ใช้ความรุนแรง แต่เป็นสถานการณ์ที่มีความรุนแรง ซึ่งก็คือทฤษฎีสังคมวิทยาจุลภาคที่มุ่งแสวงหารูปแบบของสถานการณ์เพื่อกำหนดอารมณ์และการกระทำที่เกิดขึ้นของบุคคล ฉะนั้นการมองหาหารูปแบบความรุนแรงในระดับปัจเจกบุคคลในสถานการณ์ที่คงที่” (Collins R, 2008) ซึ่งคอลลินส์แสดงให้เห็นว่าแม้แต่รูปแบบความรุนแรงที่เป็นปัจเจกบุคคลก็ก่อให้เกิดพิธีกรรมที่สำคัญและมีการปฏิสัมพันธ์ร่วมกัน ดังนั้นการสร้างการกระทำที่รุนแรงของบุคคลจึงเป็นการตอบสนองตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งสถานการณ์นั้นๆ จะมีการเปลี่ยนแปลงไปเรื่อยๆ ไม่คงที่

2.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ (Space or spatial)

2.2.1 นิยามและบริบทของพื้นที่ (Definition and context of space)

พื้นที่ได้รับความสนใจในการศึกษาในหลายสาขาวิชา และได้รับการกำหนดนิยามความหมายอย่างหลากหลาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักภูมิศาสตร์ ซึ่งได้อธิบายไว้ว่า มนุษย์อยู่ในวัตถุอยู่ภายในพื้นที่และตำแหน่งสัมพัทธ์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับคำอธิบายและการคาดการณ์ การกระจายตัวของปรากฏการณ์ ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุในพื้นที่จึงเป็นศูนย์กลางของการศึกษา ซึ่งในการศึกษาพื้นที่ทางสังคมวิทยา บางนิยามให้ความหมายเพิ่มเติมจากพื้นที่กายภาพ โดยเสนอว่า พื้นที่ คือพื้นที่ทางสังคมที่เราอาศัยอยู่ และพื้นที่เป็นผลมาจากการสร้างความสัมพันธ์กับผู้อื่นในสังคมและสภาพแวดล้อมซึ่งมีความความต่อเนื่องในการสร้าง และรักษากลุ่มต่างๆ ด้วยการผนวกสิ่งต่างๆ เข้าด้วยกัน ดังนั้น หากเราศึกษาพื้นที่ในเชิงสังคมวิทยาก็จะช่วยให้สามารถเข้าใจเรื่องการทำทางสังคมได้มากขึ้นด้วย

สำหรับการศึกษาพื้นที่ในทางสังคมวิทยา เกออร์ก ซิมเมล (Georg Simmel) (1908) นักสังคมวิทยาคลาสสิกที่มีความสำคัญที่สุดในสาขานี้ได้เขียนเกี่ยวกับสังคมวิทยาและการตรวจสอบเกี่ยวกับรูปแบบของความสัมพันธ์ ซึ่งรวมถึงกระบวนการของการแยกตัวออกจากพื้นที่ในสังคมเศรษฐกิจสมัยใหม่และความเป็นมหานคร ซึ่งในช่วงปลายทศวรรษ 1980 การศึกษาทุกสาขาวิชาต่างเริ่มมีความตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงบางอย่างในสังคม และเริ่มตระหนักว่า การศึกษาทุกประเด็นไม่สามารถอธิบายโดยไม่คำนึงถึงองค์ประกอบเชิงพื้นที่ของชีวิตได้ โดยการเปลี่ยนแปลงในมุมมองดังกล่าวนี้เรียกว่า ลักษณะทางกายภาพของระบบเครือข่าย หรือ Topological Turn ซึ่งแนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่นี้นำไปสู่ความสนใจไปยังรูปแบบองค์กรโดยเน้นความแตกต่างระหว่างสถานที่และอิทธิพลร่วมที่ใช้อย่างเท่าเทียมกันสำหรับพื้นที่ขนาดเล็กในชีวิตประจำวัน และพื้นที่ระดับมหภาคในระดับประเทศหรือระดับโลก

ในขณะที่ ทฤษฎีเชิงพื้นที่ของ มาร์กซิสต์ใหม่ (Neo-Marxism) มีความตระหนักถึงพื้นที่แห่งชีวิตของมนุษย์ด้วยเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากการที่ อ็องรี เลอเฟฟวร์ (Henri Lefebvre) (1991) ได้เสนอไว้ว่า "พื้นที่ทางสังคม" เป็นพื้นที่ที่ความสัมพันธ์ของการผลิต มีการทำซ้ำ และความขัดแย้งทางวิชาการวิธีมีความเป็นพื้นที่มากกว่ากาลเวลา ซึ่งหมายถึงว่า การผลิตทางสังคมของพื้นที่เป็นปฏิสัมพันธ์วิภาษระหว่างพื้นที่สามปัจจัย อันประกอบด้วย ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (Spatial practice) ที่หมายถึงพื้นที่ที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน พื้นที่ของการแสดงภาพตัวแทน (The Representation of space) และพื้นที่ที่เป็นภาพแสดงแทน (The Representational space) ที่หมายถึงพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาโดยความรู้ พื้นที่ของการเป็นตัวแทน ซึ่ง เดวิด ฮาร์วีย์ (David Harvey) ได้กล่าวถึง นวัตกรรมต่างๆในระดับเศรษฐกิจและเทคโนโลยีไว้เช่นกันว่า นวัตกรรมที่เกิดขึ้นจากมนุษย์ได้ทำให้เกิดอัตราการหมุนเวียนของเงินได้มากขึ้น ส่งผลต่อผลลัพธ์คือ "การบีบอัดด้วยเวลา - พื้นที่" ในขณะที่ความรู้สึกของมนุษย์จะมีความสูญหายต่อเนื่อง จนกระทั่งความสัมพันธ์ระหว่างความใกล้ชิดและระยะทางจะกลายเป็นเรื่องยากมากขึ้นในระยะยาวสำหรับอนาคต

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การศึกษาพื้นที่มีลักษณะแบบขั้วตรงข้าม (Duality of space) มุมมองเชิงเหตุผลทางพื้นที่ (Rational view) การศึกษามาตรวัดและการทำแผนที่ (Scale and mapping) และการศึกษาพื้นที่ทางภูมิภาคและโลกาภิวัตน์ (Local and globalization) ซึ่งแนวคิดของโลกาภิวัตน์นี้เองทำให้เกิดมุมมองใหม่ที่ไม่แยกพื้นที่กับเวลาออกจากกัน ๆ ทั้งนี้อธิบายสังคมวิทยาในยุคปัจจุบันได้ว่า มีความสนใจศึกษาในรูปแบบพื้นที่ ซึ่งเป็นการคิดเชิงพื้นที่ที่เป็นเรื่องเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ หรือสิ่งที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งว่าพวกเขาอยู่ตำแหน่งแห่งที่ใดในความสัมพันธ์กับบุคคลอื่นๆ และมีความแตกต่างจากเดิมโดยมีมุมมองในแง่ของความสัมพันธ์มากกว่าพื้นที่

ในเชิงกายภาพ เพราะโลกสมัยใหม่ พื้นที่ที่ต้องยึดโยงกับบริบทของการให้ความสำคัญกับโลกไร้พรมแดน ดังนั้นนิยามความหมายของ “พื้นที่” ในปัจจุบันอาจหมายถึง พื้นที่ที่ถูกใช้งานเพื่อการอยู่อาศัยและดำเนินชีวิตประจำวัน ซึ่งมีใช้เฉพาะอาคารบ้านเรือน สถานที่ แต่ยังคงรวมถึงที่ว่างในเมือง ถนน และพื้นที่ในการทำกิจกรรม ทั้งพื้นที่ในเชิงกายภาพและมโนภาพด้วย ซึ่งพื้นที่ทางสังคม ถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่เชิงนามธรรม เป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถถ้อยอย่างโดยเดี่ยวได้โดยปราศจากพื้นที่ทางกายภาพ เพราะพื้นที่ทางสังคมเป็นพื้นที่ที่เกิดจากการผลิตสร้างของคนในสังคมที่มีเงื่อนไขอย่างแตกต่างกัน หลากหลาย ดังนั้นพื้นที่กายภาพและพื้นที่ทางสังคมจึงเป็นปัจจัยของการเกิดขึ้นและมีอยู่ของกันและกัน พื้นที่ทางกายภาพเป็นส่วนประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดการประกอบสร้างตัวตนและคนในสังคมนั้นๆ ในขณะที่เดียวกันพื้นที่ทางสังคมก็เป็นเงื่อนไขที่ก่อให้เกิดการเลือกใช้ ปรับใช้ หรือแม้กระทั่งสร้างขึ้นใหม่ของพื้นที่กายภาพที่เข้ามารองรับตัวตน กลุ่มคน และสังคม (สันต์ สุวจฉราภินันท์, 2552)

2.2.2 มุมมองพื้นที่ที่เป็นตัวแสดงและมุมมองเชิงพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งทางกายภาพ (Active and passive space)

มุมมองหนึ่งที่มีความชัดเจนในการศึกษาพื้นที่ คือ มุมมองที่แบ่งแยกระหว่าง พื้นที่ที่เป็นที่ตั้งทางกายภาพ หรือ ที่ว่างลบ (Passive space) กับ พื้นที่ที่เป็นตัวแสดง (Active space) โดยที่ตั้งทางกายภาพนั้น หมายถึงพื้นที่ที่เป็นแค่ที่ตั้ง เช่น ชื่อเมืองต่างๆ รวมถึงพื้นที่ส่วนตัวด้วย ซึ่งพื้นที่ลักษณะนี้มักจะพูดถึงในเชิงสถาปัตยกรรมมากกว่าองค์ความรู้ในสาขาอื่น ซึ่งในแง่ของการอธิบายนั้น พื้นที่ลักษณะนี้ไม่ได้เป็นส่วนสำคัญต่อการรับรู้ถึงองค์ประกอบของการออกแบบ เนื่องจากไม่มีผลต่อรูปแบบที่เป็นบวก มันเป็นเพียงพื้นที่สำหรับการวางแผนเท่านั้น แต่หากจะอธิบายในเชิงสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา พื้นที่แบบนี้จะหมายความถึง พื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้ง เป็นชื่อเมืองต่างๆ รวมถึงพื้นที่ส่วนตัว

สำหรับในส่วนของพื้นที่ที่เป็นตัวแสดง หรือผู้กระทำการเป็นพื้นที่ ซึ่งเป็นตัวแปรต้นหรือตัวแสดง โดยมีแนวความคิดเด่นที่สนับสนุนและมีความสำคัญ คือ เรื่องการผลิตพื้นที่ ที่ อ็องรี เลอเฟฟวร์ (Henri Lefebvre) (1991) ได้กล่าวไว้ในหนังสือ *The production of space* ในส่วนที่เกี่ยวกับการให้ความหมายแก่พื้นที่ พื้นที่ไม่ได้เป็นเพียงลักษณะทางภูมิศาสตร์ รวมทั้งมิได้มีลักษณะเป็นกลางด้วย พื้นที่เป็นสมรภูมิแห่งการต่อสู้ของอำนาจต่างๆ ในสังคม ที่จะถูกผลิต (Produce) และผลิตซ้ำ (Reproduce) ให้กลายเป็นพื้นที่ทางสังคมแบบต่างๆ ตามแต่อำนาจของกลุ่มผู้สร้าง พื้นที่ทางสังคมจึงเป็นความหลากหลายทั้งที่เกิดขึ้นเอง และเกิดจากผลผลิตของสังคม และวัฒนธรรมในแต่ละช่วงเวลา แต่ละยุคสมัย แต่ละวัฒนธรรม พื้นที่ทางสังคมเกิดจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างธรรมชาติ ซึ่งได้แก่

ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ พลังการผลิตทั้งจากความรู้ความสามารถทางเทคโนโลยี และความสัมพันธ์ทางการผลิตภายใต้เงื่อนไข ประวัติศาสตร์ ซึ่งกำหนดโครงสร้างของสังคมและการเมืองว่าใครเป็นผู้ผลิตพื้นที่และผลิตพื้นที่ใน รูปแบบใด พื้นที่ที่สังคมดังกล่าวถูกสร้าง โดยการเชื่อมประสานเข้าด้วยกัน ดังนั้นพื้นที่แต่ละแห่งจึงมีความสืบเนื่องของกิจกรรมทางการเมือง และการผลิตทางเศรษฐกิจ (Lefebvre, 1991)

อ็องรี เลอแอฟวาร์ (Henri Lefebvre) ได้แบ่งความหมายของพื้นที่เป็น 3 ระดับ คือ 1) พื้นที่ทางกายภาพ (Physical space) หมายถึงพื้นที่ที่เป็นธรรมชาติด้านกายภาพ หมายถึงปฏิบัติการทางสังคมต่างๆ ที่ถูกกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ทางกายภาพ 2) พื้นที่ทางความรู้สึกนึกคิด (Mental space) เป็นการรับรู้พื้นที่ทางจิตใจ หรือพื้นที่ที่มีอยู่ในความรู้สึกนึกคิดของผู้คน (Conceptualization space) และ 3) พื้นที่ทางสังคม (Social space / Social practice) คือพื้นที่ที่ถูกประกอบขึ้นด้วย กิจกรรม ปฏิบัติการ การใช้สัญลักษณ์ การสร้างอุดมคติ จึงมีความหมายครอบคลุมกว้างขวาง ทุกแห่งหนของสังคม หรือหมายถึงรหัสที่เกี่ยวกับพื้นที่ ซึ่งจากแนวคิดเรื่องพื้นที่ทางสังคมที่บ่งออกเป็น 3 ระดับนั้น เห็นได้ชัดว่าเขาศึกษาค่านิยม (Value) ของกลุ่มบุคคลต่างๆ ที่มีต่อพื้นที่แห่งหนึ่ง โดยเห็นได้จากมุมมอง การให้ความหมาย และการใช้ประโยชน์พื้นที่ของแต่ละกลุ่มบุคคล เขานำเรื่องพื้นที่ทางสังคม และพื้นที่ทางความรู้สึกนึกคิด ที่เป็นนามธรรมเชื่อมโยงเข้ากับพื้นที่ทางกายภาพซึ่งเป็นมิติรูปธรรม ด้วยการให้ความหมาย การสร้าง ภาพลักษณ์ตามแนวคิดที่ว่าพื้นที่เป็นสมบัติร่วมกันของทุกคน เป็นที่ส่งเสริมปัญญา ความรู้ อุดมการณ์ ทรัพยากรของส่วนรวม ฯลฯ

มีแชล ฟูโก (Michel Foucault) นักปรัชญาชาวฝรั่งเศส ได้เสนอแนวคิดเรื่องพื้นที่ ซึ่งได้รับการอ้างอิงเป็นอย่างมากในบทความเรื่อง “Space knowledge and power” ซึ่งเป็นการศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่เมือง เพื่อแสดงถึงความสัมพันธ์เชิงอำนาจในฐานะที่เป็นยุทธศาสตร์ของการต่อต้าน หรือการสร้างและใช้อำนาจด้วยการทำสงครามเพื่อแย่งชิงพื้นที่ สรุปว่าพื้นที่คือรากฐานของพลังอำนาจทุกชนิด อำนาจไม่อาจแยกออกจากความรู้ (Knowledge) และความจริง (Truth) ได้ ซึ่งเขาตีความสิ่งที่เรียกว่าความจริงและสิ่งที่ปั้นแต่งขึ้น โดยเชื่อว่า ทั้งสองประการนั้นขึ้นอยู่กับการใช้ภาษา และเชื่อมโยงถึงเรื่องความสัมพันธ์ของมนุษย์ต่อการใช้พื้นที่ การควบคุมการใช้พื้นที่ (Spatial control) พื้นที่จึงเป็นสิ่งที่ถูกสื่อเพื่อแสดงให้เห็นถึงการควบคุมในเชิงระเบียบและใช้อำนาจซึ่งแนวคิดของ ฟูโก (Foucault) และ เลอแอฟวาร์ (Lefebvre) มีความสอดคล้องกันในแนวคิดที่ว่าพื้นที่แต่ละแห่งนั้นถูกบรรจุไว้ด้วยความหมาย (Coded space) มากมาย มิใช่เป็นเพียงความว่างเปล่าเพียงแต่เพื่อให้ใช้ประโยชน์ในการประกอบกิจกรรมเท่านั้น

มานูเอล คาสเทลส์ (Manuel Castells) ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่ คือ Theory of space ไว้ว่า องค์ประกอบเชิงพื้นที่ที่มีกระบวนการทางสังคม ซึ่งมีนัยสำคัญในทางใดทางหนึ่งว่าจะปรากฏเป็นรูปธรรมและทำให้เห็นได้ชัดเจนโดยจะสามารถสังเกตได้จากในสถานที่ทางกายภาพในเมือง และภูมิภาคในมุมมองดังกล่าวนี้ พื้นที่ไม่ใช่ภาชนะว่างเปล่าหรือไม่เสถียร แต่พื้นที่ถูกสร้างขึ้นโดยความสัมพันธ์ทางสังคมและเปลี่ยนไปพร้อมๆ กับผู้คน ทั้งนี้ คาสเทลส์ (Castells) ได้อธิบายว่า พื้นที่ (Space) เป็นผลิตผลทางสังคม เป็นกระจกของความสัมพันธ์ทางสังคม พื้นที่จึงเป็นผลิตผลทางสังคม เพราะเป็นแหล่งที่มาของพลังทางสังคม การรับรู้พื้นที่นั้นเราจะไม่สามารถรู้สึกได้หากปราศจากเวลา เพราะมันเป็นตัวแสดงผ่านกันและกัน ซึ่งความสัมพันธ์นั้นจะเป็นเช่น “วัตถุที่สนับสนุน แบ่งปันช่วงเวลา (Time Sharing) กับการปฏิบัติการในสังคม และมันต้องดำเนินการร่วมกันในเวลาเดียวกัน หากตัวแสดงได้อยู่ในพื้นที่เดียวกันแล้ว พวกเขาจะไม่สามารถแบ่งปันเวลาและโต้ตอบกันได้ในพื้นที่” ทั้งนี้ คาสเทลส์ (Castells) ย้ำหนักแน่นว่า พื้นที่เป็นผลิตผลของสังคม หากเราไม่เข้าใจภาพรวมของการสร้างพื้นที่มาก็จะไม่สามารถเข้าใจรายละเอียดของพื้นที่ได้

เดวิด ฮาร์วีย์ (David Harvey) ศาสตราจารย์ด้านมานุษยวิทยาและภูมิศาสตร์ ได้กล่าวไว้ในผลงานสำคัญของเขาที่อธิบายความเกี่ยวข้องกับเมือง ในผลงานชื่อ *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution* ที่ให้ความสนใจภูมิศาสตร์ในแบบ ภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ (Economic geography) ว่าไม่ใช่แค่ภูมิศาสตร์ในความหมายทางกายภาพ แต่หมายถึงความสัมพันธ์ “เชิงพื้นที่” ทางเศรษฐกิจและสังคมด้วย กล่าวคือ ระบบทุนนิยมจะสร้างภูมิทัศน์ทางกายภาพขึ้นมาตามความคิดของมัน ซึ่งจะช่วยตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ทางการผลิตและการผลิตซ้ำของบรรดานายทุน การประกอบสร้างพื้นที่เช่นนี้จึงเป็นสิ่งที่มีความสัมพันธ์กับการกระจุกตัว และการหมุนเวียนของทุน อีกทั้งยังเป็นสิ่งที่ช่วยเพิ่มความซับซ้อนให้กับเมืองใหญ่ๆ ในยุคปัจจุบัน เมืองใหญ่ๆ จึงเป็นสภาพแวดล้อมที่เป็นผลิตผลของกระบวนการการสะสมทุนที่กำลังดำเนินไปในทุกวันเป็นวงจรต่อเนื่อง

2.2.3 มุมมองเชิงพื้นที่และวัฒนธรรม (Space and culture)

ในประเด็นของพื้นที่กับความเป็นธรรมชาติ และวัฒนธรรมในทางมานุษยวิทยา พื้นที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของธรรมชาติ โดยถูกมองว่าเป็นตัวกำหนด ทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบวัฒนธรรมซึ่งมีความสัมพันธ์ที่ยั่งยืน สัมพันธ์กับในบทความ เรื่อง “Culture and space : Anthropological approaches” ของ Waltraud Kokot ที่อธิบายไว้ว่า พื้นที่มีบทบาทสำคัญในความสัมพันธ์ของ “วัฒนธรรม” และ “พื้นที่” ค่อนข้างชัดเจน เนื่องด้วยความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ เป็นตัวแปรกลางที่มีอิทธิพล

ต่อพฤติกรรมและความรู้ความเข้าใจของมนุษย์ (Human behavior and cognition) ในขณะที่วิธีการเชิงกลยุทธ์ที่สำคัญในมานุษยวิทยามีความเกี่ยวข้องกับเขตพื้นที่ของ "สาขา" หรือ The Field (Kokot, 2006)

ถึงแม้ว่าจะมีความสนใจในเรื่องพื้นที่ในหลายสาขาวิชามาเป็นเวลานาน แต่ความเปลี่ยนแปลงได้เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2488 ทำให้การศึกษาเรื่องพื้นที่ไม่ได้ถูกมองว่าเป็นเพียงแค่เรื่องของทฤษฎีอีกต่อไป อีกทั้งการอภิปรายส่วนใหญ่ก็มุ่งความสนใจไปที่สภาพแวดล้อมทางกายภาพโดยทั่วไปด้วย ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า พื้นที่ เป็นส่วนหนึ่งของ "ธรรมชาติ" และพื้นที่ที่ถูกวางไว้ใกล้เคียงกับคำว่า "วัฒนธรรม" เพราะพื้นที่ที่อยู่ใน "สภาพแวดล้อมทางกายภาพ" พื้นที่จึงถูกมองว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดความแตกต่างในระดับของวัฒนธรรม

นอกจากนี้ เซธา เอ็ม. โลว์ (Setha M. Low) นักสังคมวิทยาพื้นที่คนสำคัญได้กล่าวไว้ในบทความเรื่อง “Embodied Space (s) : Anthropological theories of body, space, and culture” ว่าพื้นที่ คือ สถานที่ที่มนุษย์มีประสบการณ์ (Experience) จิตสำนึกรับผิดชอบด้านวัตถุ (Material) และรูปแบบพื้นที่ (Spatial form) ดังนั้นการศึกษาพื้นที่จึงควรจะถูกศึกษาในรูปแบบสำหรับการทำความเข้าใจเรื่องการประกอบสร้างพื้นที่ผ่านการเคลื่อนไหว และภาษา หรือพื้นที่กับการถูกรับรู้โดยร่างกาย การรับรู้ และประสบการณ์ หรือ พื้นที่ที่มีการสื่อสารและขยายความสัมพันธ์กับอารมณ์ความรู้สึกของบุคคลและสภาวะของจิตใจความรู้สึกของตัวเอง

นักมานุษยวิทยาส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมของร่างกายมนุษย์ในฐานะของพื้นที่ โดย มาร์เชล มอสส์ (Marcel Mauss) (1950) นักสังคมวิทยาและมานุษยวิทยาชาวฝรั่งเศส ได้อธิบายถึงร่างกายไว้ว่า นิัยสร้างคุณลักษณะทางวัฒนธรรม และโครงสร้างทางสังคม ส่วนแมรี ดักลาส (Mary Douglas) (1971) นักมานุษยวิทยาได้สร้างทฤษฎีขึ้นมาเพื่อเป็นสื่อกลางในการติดต่อสื่อสารที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์โดยตรงกับการจัดโครงสร้างเชิงพื้นที่และโครงสร้างทางสังคมที่เริ่มต้นด้วยสัญลักษณ์ของร่างกายและขอบเขตของร่างกาย ในขณะที่นักมานุษยวิทยาหลายคนใช้การวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบเพื่อตีความวิธีการที่ร่างกายมนุษย์เชื่อมโยงกับองค์ความรู้และจักรวาลวิทยา และอธิบายว่ากระบวนการเชิงพื้นที่และเวลาถูกเข้ารหัสด้วยสัญลักษณ์ของร่างกายอย่างไร (Hugh-Jones, 1979; Johnson, 1988 cited in Low S., 2016)

ในประเด็นนี้ เอ็ดเวิร์ด ที. ฮอลล์ (Edward T. Halls) (1966, 1973) เป็นอีกคนหนึ่งทีศึกษากิจวัตรของวัฒนธรรมในด้านารรับรู้และพฤติกรรมเชิงพื้นที่ โดยศึกษาการใช้พื้นที่ของผู้คนในฐานะของวัฒนธรรม เขาสร้างเขตข้อมูลของ proxemics โดยตั้งสมมติฐานว่า มนุษย์มีกลไกที่ทำให้

เกิดการดัดแปลงโดยธรรมชาติ ซึ่งแก้ไขโดยวัฒนธรรมซึ่งช่วยในการควบคุมการติดต่อในสถานการณ์ทางสังคม สร้างมุมมอง (Conceptualized) ในแต่ละบุคคล และพื้นที่ส่วนบุคคลนั้นจะแตกต่างกันไปตามขนาดตามประเภทของความสัมพันธ์ทางสังคมและสถานการณ์ ทั้งนี้ได้เสนอรูปแบบพื้นที่ส่วนบุคคลทั่วไป 4 รูปแบบ ซึ่งลักษณะเชิงพื้นที่เหล่านั้นจะมีลักษณะที่ตัวแสดงมักจะตระหนักถึงขอบเขตเฉพาะเมื่อถูกละเมิดบ่อยครั้งในสถานการณ์ของการติดต่อทางวัฒนธรรม รูปแบบที่เหมาะสมของความสัมพันธ์ทางสังคมที่ได้รับการเรียนรู้เป็นคุณลักษณะของวัฒนธรรมและรูปแบบก็จะมีแตกต่างกันไปตามวัฒนธรรม ทั้งนี้เขาสรุปไว้ว่าข้อสันนิษฐานใด ๆ เกี่ยวกับประสบการณ์ของมนุษย์ที่ใช้ร่วมกันจะบิดเบือนความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับ มิติทางวัฒนธรรมของพื้นที่และความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ ในขณะที่ ไมล์ส ริชาร์ดสัน (Miles Richardson) (1982, 1984) กล่าวถึงร่างกายและการรับรู้กลายเป็นประสบการณ์ที่สำคัญ โดยอธิบายว่า เราแปลงประสบการณ์เป็นสัญลักษณ์ และสร้างประสบการณ์ใหม่ในวัตถุ เช่น สิ่งประดิษฐ์ ท่าทาง หรือคำพูด เราใช้วัตถุในการทำให้เกิดประสบการณ์ แล้วจึงป็นประสบการณ์เป็นสัญลักษณ์ แล้วละลายสัญลักษณ์กลับเข้ามาในประสบการณ์ในตัวของเราในพื้นที่ที่เราอยู่ นอกจากนี้ ในปี 1996 งานของ แนนซี ดี. มันน์ (Nancy D. Munn) ได้เสนอประเด็นของพื้นที่เวลา (Space time) ว่าเป็นสัญลักษณ์ของความสัมพันธ์ที่เกิดจากการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแสดง ร่างกาย และพื้นที่ เธอได้สร้างแนวคิดเกี่ยวกับเขตข้อมูลพื้นที่เคลื่อนที่ และอธิบายว่าการสร้างบุคคล (ตัวแสดง) เป็นพื้นที่ที่มีการผสมผสานกันอย่างแท้จริงที่ร่างกายจะรู้สึกได้ เป็นพื้นที่เชิงพื้นที่เคลื่อนที่ที่ทำให้เกิดสถานที่ของตนเองในโลก

ดังนั้น จึงเห็นได้ชัดเจนว่า นักมานุษยวิทยาได้พยายามนำเสนอความเข้าใจของพวกเขาในมิติที่ว่า “ร่างกายเป็นพื้นที่ที่เคลื่อนที่ มีภาษา และวัฒนธรรม ในตัวเอง” และมีความพยายามในการข้ามพรมแดนของการศึกษาเชิงจุลภาค (Micro) ไปยังเชิงมหภาค (Macro) จากร่างกายของแต่ละบุคคลและพื้นที่ที่เป็นตัวตน เพื่อวิเคราะห์สังคมแบบมหภาค โดยที่ความคิดแบบบูรณาการลักษณะนี้จะมีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ ซึ่งหมายถึงลักษณะเชิงเปรียบเทียบด้านวัตถุของร่างกายในพื้นที่ ตลอดจนมองว่า ร่างกายเป็นพื้นที่ในการสื่อสาร เปลี่ยนแปลง และต่อสู้กับโครงสร้างทางสังคมที่มีอยู่

2.2.4 การให้ความหมายเชิงจิตวิสัย และความแตกต่างระหว่างพื้นที่ส่วนบุคคลและพื้นที่สาธารณะ (Subjective and distinction of space)

การให้ความหมายเชิงจิตวิสัยในเรื่องพื้นที่และความแตกต่างของพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เอกชนนั้นเป็นประเด็นที่มีผู้คนสนใจ และกล่าวถึงไว้อย่างหลากหลาย คำว่า “พื้นที่สาธารณะ” มี

ความหมายที่หลากหลายตามความสนใจ ภูมิหลัง มุมมองที่แตกต่างกัน และตามช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงในสังคม บางกลุ่มให้คำนิยาม พื้นที่สาธารณะว่าเป็นคู่ตรงข้ามของพื้นที่ส่วนตัว บางกลุ่มให้นิยามความหมายของพื้นที่สาธารณะในเชิงโครงสร้าง เพื่อการเรียกร้องเสรีภาพ ความเสมอภาค บางกลุ่มให้คำนิยามในเชิงอุดมการณ์ว่าเป็นพื้นที่เพื่อให้เกิดการวิพากษ์ ถกเถียงของคนทุกคนในสังคม

นิยามความหมายที่น่าสนใจ ได้แก่ นิยามในบทความเรื่อง “Public vs Private : The evaluation of different space types in terms of publicness dimension” ที่ เอลิฟคูตีฟ กาคาร์คอร์ (Elif Kutif Kacacor) ได้นำเสนอความหมายของพื้นที่ ระหว่าง พื้นที่สาธารณะ (Public) กับพื้นที่เอกชน (Private) โดยให้ความหมายอย่างชัดเจนว่า พื้นที่สาธารณะในปัจจุบัน หมายถึง การเปิดโอกาสให้กับชีวิตทางสังคม รวมถึงกิจกรรมที่หลากหลาย สะดวกสบายที่มีการเชื่อมโยงกัน และมีภาพลักษณ์ ที่มีความเป็น เอกลักษณะ โดยที่ความหมายของพื้นที่สาธารณะจะมีความแตกต่างหลากหลาย ขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของและการใช้ประโยชน์จากมัน ในขณะที่ พื้นที่เอกชน/ส่วนบุคคล คือพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ หรือ กล่าวอีกนัยหนึ่ง ก็คือ พื้นที่ของเอกชนหรือส่วนบุคคล ที่สามารถเข้าถึงได้มีคุณสมบัติเป็นพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่สาธารณะ ที่มีเจ้าของก็จะไม่ใช่พื้นที่สาธารณะ เพราะไม่สามารถเข้าถึงได้ พื้นที่เช่นนั้นจะเป็นพื้นที่เอกชน/ส่วนบุคคล ในประเด็นนี้ เอลิฟ คูตีฟ กาคาร์คอร์ (Elif Kutif Kacacor) ได้ขยายความคำกล่าวของริชาร์ด เซนเน็ต (Richard Sennett) และกล่าวไว้ว่า จุดจบของพื้นที่สาธารณะจะมีขนาดลดลง และมีขอบเขตที่แคบลง เพราะสังคม เศรษฐกิจ และการเมืองเป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่ความเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลของผู้อาศัย และความหมายของความเป็นสำนักสาธารณะ (Publicness) ของพื้นที่สาธารณะ (Kacacor E.K., 2016)

อาลี มาดานิปูร์ (Ali Madanipour) (2010) เสนอเกณฑ์ในการตีความ และทำความเข้าใจ พื้นที่สาธารณะ นั่นคือ สถานที่ (place) และ กระบวนการ (process) ในการให้ความหมาย นิยาม และรูปแบบของพื้นที่สาธารณะที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปในยุคปัจจุบัน (Ali Madanipour, 2010) เขาเสนอให้พิจารณามิติด้านการเข้าถึง ดังนั้นระดับของความเป็นสาธารณะจะขึ้นอยู่กับระดับของการเข้าถึงได้ของคน

ดอน สเลเตอร์ (Don Slater) (1998) นักสังคมวิทยาชาวอังกฤษ ได้มีการแบ่งประเภทของ พื้นที่ สาธารณะ (Public) และ เอกชน หรือส่วนบุคคล (Private) โดยอธิบายว่าในสังคมสมัยใหม่ สาธารณะ และ เอกชนหรือส่วนบุคคลมีความสำคัญ ซึ่งตั้งแต่สมัยโบราณ คนในสังคมมีการให้ความหมายและจำแนกความแตกต่างระหว่างความเป็นสาธารณะและส่วนตัวด้วยการแยก "ครัวเรือน" ออกจาก “สถาบัน” ที่เป็นตัวแทนผลประโยชน์ทางสังคมทั่วไป หรือผลประโยชน์

ส่วนรวม” ซึ่งการเริ่มต้นของแนวความคิดแบบตะวันตกสมัยใหม่ หรือ Western Modernity หรือ ความทันสมัยแบบตะวันตก ในปัจจุบันได้มีการแยกสถาบันการเงินและสถาบันการเงิน ในรูปแบบ ของรัฐออกจาก “ครัวเรือน” ซึ่งโดยสรุป ดอน สเลเตอร์ (Don Slater) ได้อธิบายความแตกต่าง เอาไว้ว่า “สาธารณะ” คือ ชีวิตทางทางสังคมที่สามารถอธิบายได้หลายวิธี ความเป็นสาธารณะเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตที่แบ่งปัน มองเห็นได้ ความเป็นสาธารณะจะถูกควบคุมโดยบรรทัดฐาน กฎ และ ค่านิยมทั่วไป และสาธารณะคือดินแดนที่ถูกควบคุมโดยรัฐซึ่งรุกร้าความเป็นเอกชน/ส่วนบุคคลไปเรื่อย ๆ ในขณะที่ความหมายของ “เอกชน หรือส่วนบุคคล” คือ อาณาบริเวณของสังคมแห่งชีวิตที่มีความสนิทสนมที่สุดและมีความเกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ส่วนบุคคล โดยอยู่ในส่วนบุคคล ที่เป็นบรรทัดฐานหรืออะไรก็ตามที่ไม่สามารถเข้าไปควบคุมได้หากไม่ได้รับความยินยอม

2.2.5 สังคมวิทยาเกี่ยวกับพื้นที่ (Sociology of space)

สังคมวิทยาของพื้นที่เป็นสาขาย่อยของสังคมวิทยา ซึ่งการศึกษาส่วนใหญ่ยืมมาจากทฤษฎีที่ได้รับการพัฒนาขึ้นภายใต้ระเบียบวิจัยทางภูมิศาสตร์ รวมทั้งสาขาย่อยของภูมิศาสตร์ ได้แก่ ภูมิศาสตร์ทางเศรษฐกิจ และภูมิศาสตร์สตรีนิยม แต่สังคมวิทยาพื้นที่จะมุ่งตรวจสอบเนื้อหาทางสังคม และวัตถุของพื้นที่ และมีความเกี่ยวข้องกับการทำความเข้าใจการปฏิบัติการทางสังคมพลังของสถาบัน และความซับซ้อนของวัตถุและพื้นที่ว่ามีการโต้ตอบกันอย่างไร

สำหรับความหมายของพื้นที่ จะหมายถึง ส่วนขยายต่อเนื่องที่มีหรือไม่มีอาการอ้างอิงถึงสิ่งมีอยู่ภายในวัตถุ และช่วงเวลาระหว่างจุดหรือวัตถุที่มอง ว่ามีมิติหนึ่ง สอง หรือสามมิติ ทั้งนี้นักสังคมวิทยาที่ได้ให้คำนิยามเกี่ยวกับพื้นที่ไว้เช่นกันว่า พื้นที่ คือพื้นที่ทางสังคมที่เราอาศัยอยู่ และสร้างความสัมพันธ์กับผู้อื่น สังคม และสภาพแวดล้อม พื้นที่จึงเป็นผลมาจากการทำงานอย่างต่อเนื่องในการสร้างและรักษากลุ่มต่างๆ ด้วยการนำเสนอสิ่งต่างๆเข้าด้วยกัน ดังนั้นการทำความเข้าใจพื้นที่จะทำให้เราเราสามารถเข้าใจเรื่องการกระทำทางสังคมได้มากขึ้น

เกออร์ก ซิมเมล (George Simmel) (1908) ได้ให้ภาพเกี่ยวกับพื้นที่ในทางสังคมวิทยา ในหนังสือชื่อ *The Sociology of Space* โดยเขากล่าวถึงกระบวนการของการเป็นมหานคร (metropolitanisation) และการแยกพื้นที่ในสังคมเศรษฐกิจสมัยใหม่ แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายทศวรรษ 1980 มีความเปลี่ยนแปลงอย่างมากในประเด็นการศึกษาพื้นที่ และหนึ่งในนั้นคือการศึกษาโดยพิจารณาถึงบริบทสังคมด้วย แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่นำความสนใจไปยังรูปแบบของสถาบันที่ใกล้เคียงกัน โดยเน้นความแตกต่างระหว่างสถานที่และอิทธิพลร่วมกันสำหรับพื้นที่ขนาดเล็ก ในชีวิตประจำวัน และ

พื้นที่ระดับมหภาค (ในระดับประเทศหรือระดับโลก) ซึ่ง เกอร์ค ซิมเมล (George Simmel) ได้นำเสนอแนวคิด *The Stranger* ไว้ โดยไม่ได้มองคนแปลกหน้าเพียงแค่ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลเท่านั้น แต่เป็นการมองคนแปลกหน้าในภาพกว้างที่เป็นความสัมพันธ์ระหว่างคนแปลกหน้าที่เป็นปัจเจกบุคคลกับระบบสังคมที่ใหญ่กว่า เช่น กลุ่ม สถาบัน ชุมชนฯ (Simmel, 1950) ซึ่งลักษณะพิเศษของคนแปลกหน้าคือการมีสถานอยู่ ณ ชายขอบของกลุ่มที่ปฏิสัมพันธ์ด้วยเสมอ ในงานดังกล่าว เกอร์ค ซิมเมล (George Simmel) เสนอภาพเมืองออกมาในฐานะของอาณาบริเวณที่เต็มไปด้วยความแปลกแยก เมืองที่กล่าวถึงก็คือมหานครสมัยใหม่ (Metropolis) ที่ทุกอย่างถูกอำนาจของเงินตราลดทอนคุณค่าของความเป็นมนุษย์ลง ซึ่งจะเห็นได้ว่า เกอร์ค ซิมเมล (George Simmel) ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ทางสังคม แง่มุมของพื้นที่ และผลกระทบของสภาพพื้นที่เมื่อมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ดังจะเห็นได้จากวิธีการในการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ ในงานเรื่อง *The Sociology of Space* ที่แสดงให้เห็นถึงการพยายามจัดหมวดหมู่ให้เป็นพื้นที่ความเป็นจริงของชีวิตทางสังคม และในงาน เรื่อง *Social Forms* ได้แสดงให้เห็นถึงการวิเคราะห์ของ เกอร์ค ซิมเมล (George Simmel) ว่ามุ่งเน้นไปที่การปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งต่างๆ เชิงพื้นที่และรูปแบบ ซึ่งหากจะมองในภาพรวมจะเห็นได้ว่าแนวคิดของเขาเป็นการนำเสนอการรวบรวมของความคิดและข้อมูลเชิงลึก มากกว่าทฤษฎี หรือวิธีการซึ่งแสดงถึงความเกี่ยวข้องของการคิดและการวิเคราะห์ทางสังคมวิทยาเกี่ยวกับพื้นที่ที่มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

อนโทนี กิดเดนส์ (Anthony Giddens) มองว่า พื้นที่ เป็นสถานที่ หรือสิ่งที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการดำรงอยู่ แนวความคิดของพื้นที่จึงเปรียบเสมือนโรงเรือนที่เป็นภาชนะบรรจุ (Container) ซึ่งก่อให้เกิดอำนาจทางวินัย (Giddens, 1984) หมายถึงว่า พื้นที่เป็นที่ล้อมรอบคนเป็นเรื่องของหลักสูตร พื้นที่กลายเป็นสังคมที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ที่มีความเฉพาะเจาะจงในภูมิภาคทางสังคม ซึ่งแม้แต่นักภูมิศาสตร์แบบ ทอสเทน ฮาเกอร์สแตนด์ (Törsten Hägerstrand) ยังให้ความสนใจในเรื่องพื้นที่ในลักษณะเดียวกับแอนโทนี กิดเดนส์ (Anthony Giddens) แต่เพิ่มการวิเคราะห์โครงสร้างพลังงานในพื้นที่ของสถาบันในการศึกษา ซึ่งเขาสรุปว่า พื้นที่และเวลาจะแบ่งออกเป็นเขต (Zone) ในความสัมพันธ์กับการปฏิบัติการที่ผลิตซ้ำทางทางสังคม

นอกจากนี้ ยังมีนักทฤษฎีที่โดดเด่นในแนวทางศึกษาแบบมาร์กซิสต์ ที่เสนอ "พื้นที่ทางสังคม" ได้แก่ อ็องรี เลอแฟฟวร์ (Henri Lefebvre) โดยเขาอธิบายว่า ภายในพื้นที่กายภาพของเมือง เราไม่สามารถพิจารณาแค่นั้นในฐานะที่เป็นฉากหลังให้กับผู้คนและการใช้ชีวิตได้ พื้นที่ทางกายภาพเหล่านี้มันยังคงทำหน้าที่ในการควบคุมและกำหนดความเป็นไปของผู้คนในเมือง (สันต์ สุวัจนารัตน์, 2559) เลอแฟฟวร์ (Lefebvre) มองว่า พื้นที่เป็นที่ที่ความสัมพันธ์ของการผลิต มีผลทำให้เกิดพื้นที่

ซึ่งประกอบด้วย 1) ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (Spatial practice) หมายถึงพื้นที่ที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน 2) ภาพตัวแทนของพื้นที่ (Representations of space) หมายถึงพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาโดยความรู้ และ 3) พื้นที่เชิงภาพตัวแทน (Representational spaces) หมายถึงพื้นที่ที่เป็นแง่มุมของการใช้ชีวิต ซึ่งผลจากการผลิตสร้างพื้นที่ยังทำหน้าที่ในการผลิตซ้ำหรือปรับเปลี่ยนความสัมพันธ์ของผู้คนในสังคมต่อไปอย่างไม่รู้จบ (สันต์ สุวัจนราภินันท์, 2557)

นอกจากนี้ ยังมีแนวคิดของ เดวิด ฮาร์วีย์ (David Harvey) ซึ่งอธิบายการผลิตสร้างพื้นที่เมืองภายในกรอบความคิดแบบมาร์กซิสต์เช่นกัน โดยมองว่าระบบทุนนิยมจะสร้างภูมิทัศน์ทางกายภาพขึ้นมาตามความคิดของมัน ซึ่งจะช่วยตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ทางการผลิตและการผลิตซ้ำของบรรดานายทุน การประดิษฐ์สร้างพื้นที่เช่นนี้เป็นสิ่งที่มีความสัมพันธ์กับการกระจุกตัวและการหมุนเวียนของทุน อีกทั้งยังเป็นสิ่งที่ช่วยเพิ่มความซับซ้อนให้กับมหานคร มหานครจึงเป็นสภาพแวดล้อมอันเป็นผลผลิตของกระบวนการการสะสมทุนที่กำลังดำเนินไปในทุกๆ วัน ผลลัพธ์ก็คือ การบีบอัดด้วยเวลาและพื้นที่ ความสัมพันธ์ระหว่างความใกล้ชิดและระยะทางจะกลายเป็นเรื่องยากมากขึ้น ในขณะที่เ็ดเวิร์ด โซจา (Edward Soja) พยายามชี้ให้เห็นว่า พื้นที่ทางสังคม คือพื้นที่ที่มีความเป็นพื้นที่ที่สามอยู่ในตัว กล่าวคือเป็นพื้นที่ที่ทั้งแยกห่างออกจากพื้นที่ทางกายภาพกับพื้นที่ทางจิตใจ และเป็นพื้นที่ที่รวมเอาพื้นที่ทั้งสองนี้เข้ามาไว้ในตัว พื้นที่ที่สามอาจถูกมองเป็นพื้นที่ทางสังคมที่ผู้คนอยู่อาศัยใช้ชีวิต และใช้ประโยชน์จากมันจริงๆ ในชีวิตประจำวัน เป็นพื้นที่ที่มีสิ่งหรือเรื่องราวต่างๆ อันมากมายเกิดขึ้น พร้อมๆ กันและดำรงอยู่ร่วมกัน ทั้งความอันตรายและความเป็นไปได้ทั้งหมดเป็นพื้นที่ที่มีความเปิดกว้างอย่างยิ่งยวด และเป็นพื้นที่ของการต่อสู้ทางสังคม (Soja, 1996)

ไนเจล ธริฟต์ (Nigel Thrift) นักธรณีวิทยาชาวอังกฤษได้เขียนมุมมองเกี่ยวกับพื้นที่ว่า พื้นที่ไม่ควรถูกมองว่าเป็นภาชนะบรรจุอีกต่อไป และเขาระบุว่ามีพื้นที่ที่แตกต่างกันตามภูมิศาสตร์สมัยใหม่ 4 ประการ คือ 1) การประกอบสร้างของพื้นที่เชิงประจักษ์ หมายถึงกระบวนการที่ก่อให้เกิดสิ่งต่างๆ ในชีวิตประจำวัน พื้นที่นี้เป็นจริงและเป็นรูปธรรมและเป็นที่ยึดกันว่าพื้นที่ทางกายภาพ 2) กระบวนการที่มีการสร้างปฏิสัมพันธ์ตามปกติเป็นประจำ ซึ่งมักจะวาดเส้นขอบ กิจกรรมประจำวันอาจรวมถึงการเคลื่อนไหวของผู้คน หรือ Unblocking space ซึ่งพื้นที่นี้คืออุดมการณ์ หรือแนวความคิด และเป็นที่ยึดกันในนามพื้นที่ทางจิต 3) พื้นที่ภาพ หมายถึงกระบวนการซึ่งภาพได้สร้างพื้นที่ใหม่ขึ้น ภาพอาจมีรูปแบบและรูปร่างต่างกัน ปัจจุบันเราได้รับอิทธิพลจากภาพในหลาย ๆ ด้าน และภาพเหล่านี้สามารถบอกถึงคุณค่าทางสังคมและวัฒนธรรมใหม่ ๆ หรือสิ่งใหม่ ๆ เกี่ยวกับวิธีที่เรามองโลก และ 4) พื้นที่ที่เป็นสถานที่ หมายถึง กระบวนการที่ทำให้พื้นที่ได้รับการจัดการด้วยวิธีการที่เปิดโอกาสทาง

อารมณ์และความเป็นไปได้อื่น ๆ พื้นที่ว่างมีความหมายมากกว่าสถานที่ และสามารถแสดงถึงพื้นที่ที่แตกต่างกันได้ พื้นที่ประเภทนี้มองว่าสถานที่เป็นตัวแสดงที่สำคัญในการนำชีวิตของผู้คนไปในทางที่เฉพาะเจาะจง และสถานที่จะทำให้เราเข้าใจ ทุกสิ่งที่ซ่อนอยู่ในรูปแบบของเรา

นอกจากนี้ยังมีอีกแนวคิดสำคัญที่เป็นการศึกษาสังคมวิทยาเกี่ยวกับพื้นที่ในวิธีการใหม่ๆ ที่ศึกษาบริบทอื่นด้วย นั่นคือแนวคิดจาก *Concept of action : Duality of space* ของ มาร์ตินา โลว์ (Martina Löw) นักสังคมวิทยาที่ได้พัฒนาแนวคิดเรื่อง Relational model ของพื้นที่ ซึ่งมุ่งเน้นไปที่การทำให้สิ่งมีชีวิตและสิ่งของทางสังคมเป็นระเบียบ และการตรวจสอบว่ามีพื้นที่อย่างไรในกระบวนการของการรับรู้ การระลึกถึง หรือความคิดที่แสดงออกในตัวเอง ซึ่งโครงสร้างทางสังคมจากมุมมองของทฤษฎีทางสังคม โดย มาร์ตินา โลว์ (Martina Löw) ได้ขยายแนวคิดทางสังคมวิทยาเป็น "Duality of space" ความเป็นคู่ของพื้นที่ที่มาจากโครงสร้างทฤษฎี ที่เสนอโดย แอนโทนี กิดเดนส์ (Anthony Giddens) ซึ่งแนวคิดเรื่อง "Duality of structure มีพื้นฐานแนวคิดคือ ปัจเจกบุคคลกระทำการตามตัวแสดงทางสังคม (Social agent) แต่การกระทำของพวกเขาจะขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจ กฎหมาย สังคมวัฒนธรรม และโครงสร้างเชิงพื้นที่ พื้นที่จึงเป็นผลของการกระทำ ในขณะที่เดียวกันการดำเนินการโครงสร้างช่องว่าง นั่นคือช่องว่างสามารถจำกัด และเปิดใช้งานได้ ซึ่ง โลว์ (Löw) ได้เสนอข้อสรุปเกี่ยวกับสังคมวิทยาพื้นที่ไว้ 8 คุณลักษณะ (Low, 2016) ได้แก่

1. พื้นที่ คือการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งมีชีวิตและผลผลิตที่สถานที่เพื่อสังคม
2. พื้นที่จะถูกจัดตั้งขึ้นเมื่อมีการจัดการที่ยังมีผลกระทบที่นอกเหนือจากการกระทำของแต่ละบุคคล
3. เราสามารถพูดถึงโครงสร้างเชิงพื้นที่เมื่อมีการจัดตั้งพื้นที่ นั่นคือการจัดเรียงผลผลิตทางสังคม หรือคนหรือ การสังเคราะห์ผลผลิต
4. ความเป็นไปได้ของความต่อเนื่องทางพื้นที่ (Constituting space) ขึ้นอยู่กับสัญลักษณ์ และปัจจัยด้านวัตถุที่พบในสถานการณ์ การกระทำในอุปนิสัยของตัวแสดงมีความเกี่ยวข้องกับการผนวกรวมการจัดโครงสร้างและมีข้อยกเว้นเช่นเดียวกับความสามารถทางร่างกาย
5. พื้นที่จะสร้างการแจกแจง ซึ่งในลำดับชั้นทางสังคมมักมีการกระจายหรือแจกจ่ายไม่เท่าเทียมกันของคนกลุ่มต่างๆ ด้วยเหตุนี้พื้นที่จึงมักเป็นวัตถุของสังคม
6. พื้นที่เป็นผลภายนอกของผลผลิตทางสังคมและคนในการจัดการเชิงพื้นที่ของพวกเขา

7. การผลิตซ้ำของพื้นที่เกิดขึ้นอย่างซ้ำ ๆ ในชีวิตประจำวัน การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ส่วนบุคคลจะเกิดขึ้นได้มากที่สุดเมื่อเทียบกับความจำเป็น ความต้องการทางร่างกาย และการกระทำของคนอื่นและของรัฐ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ภายในสถาบันหรือ โครงสร้างเชิงพื้นที่ที่จะต้องเกิดขึ้นร่วมกับการอ้างอิงถึงกฎระเบียบและทรัพยากรที่เกี่ยวข้อง

8. การจัดตั้งของระบบพื้นที่ที่จะสร้างสถานที่เช่นเดียวกับสถานที่จำเป็นต้องเกิดขึ้นเพื่อทำให้การเกิดขึ้นของพื้นที่เป็นไปได้ สถานที่ที่เป็นได้ทั้งเป้าหมายและผลของการจัดตำแหน่ง

2.2.6 พื้นที่กับการศึกษาความเป็นเมือง (Spatial and urban sociological study)

การศึกษาสังคมวิทยาเมือง คือการศึกษาเกี่ยวกับสิ่งมีชีวิตและการปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์ในพื้นที่เมืองเพื่อสะท้อนถึงโครงสร้าง กระบวนการเปลี่ยนแปลงและปัญหาของเมืองได้ถูกขยายเพิ่มเติมโดยกลุ่มนักสังคมวิทยา มหาวิทยาลัยชิคาโก ในต้นศตวรรษที่ 20 ซึ่งศึกษาเมืองด้วยการพิจารณาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นเครื่องมือในการกำหนดลักษณะเมือง โครงสร้างและการเติบโต และศึกษาเมืองในเชิงกายภาพและการปรับตัวของมนุษย์ให้เข้ากับสภาพแวดล้อม มุ่งเน้นศึกษาวิถีชีวิตของคนที่อยู่ในเมืองมากกว่าที่จะศึกษาเมืองในเชิงโครงสร้าง ซึ่งนำมาสู่การศึกษาทางสังคมวิทยาที่เรียกว่าสังคมวิทยาเมือง ซึ่งมีการขยายและนำทฤษฎีมานุษยวิทยาและการวิจัยเชิงชาติพันธุ์วรรณาซึ่งเป็นงานศึกษาในระดับจุลภาค (Micro level) มาทำความเข้าใจถึงวิธีการของบุคคล เพื่อให้เห็นถึงปฏิสัมพันธ์ภายในระบบสังคมเมือง วิธีการดังกล่าว เพื่อให้เห็นถึงปฏิสัมพันธ์ทางสังคมว่ามนุษย์มีปฏิสัมพันธ์กันอย่างไรบนสภาพโครงสร้างวัฒนธรรมและสังคม เกออร์ก ซิมเมล (Georg Simmel) ผู้บุกเบิกการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่และปฏิสัมพันธ์ทางสังคมได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางว่าเป็นบิดาของสังคมวิทยาเมือง ซึ่งพยายามที่จะอธิบายความสัมพันธ์ของวัฒนธรรมย่อยในพื้นที่เขตเมืองรวมถึงโครงสร้างภายในของส่วนต่างๆ ของสังคม โดยที่แมกซ์ เวเบอร์ (Max Weber) ก็ได้พยายามกำหนดกรอบการตีความสัญลักษณ์ในชีวิตประจำวันของบุคคล และศึกษาเมืองผ่านประสบการณ์ความรู้สึก

การกำหนดนิยามความหมายของเมืองมีความแตกต่างกันหลากหลายตามสาขาวิชาที่ทำการศึกษา บ้างก็อ้างอิงจากเศรษฐกิจ บ้างก็อ้างอิงกับการรวมตัวและความหนาแน่นของประชากร ซึ่งกรุงเทพมหานครมีความใกล้เคียงกับนิยามความหมายของกระบวนการกลายเป็นเมือง (Urbanization) ที่หมายถึง กระบวนการที่ชุมชนกลายเป็นเมือง ซึ่งเกิดจากการเคลื่อนย้ายของผู้คน การดำเนินกิจการงานเข้าสู่บริเวณเมืองหรือการขยายตัวของเมืองออกไปทางพื้นที่จนเป็น

การเพิ่มจำนวนประชากร และความเป็นเมืองนี้ได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในหลายมิติทั้งลักษณะทางกายภาพ การขยายตัวของเมือง จำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้วิถีชีวิตของคนในสังคมแตกต่างกันออกไปจากเดิม (อรรถัย ก๊กผล, 2559) นอกจากนี้ยังมีความเกี่ยวข้องกับ ความเป็นเมือง (Urbanism) ที่ หลุยส์ เวิร์ธ (Louis Wirth) นักสังคมวิทยาชาวอังกฤษกล่าวไว้ในบทความ “Urbanism as a Way of Life” ว่าหมายถึงแบบแผนการใช้ชีวิต หรือวิถีชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมืองหรือมหานคร (Wirth, 1938) หมายถึง การมองความเป็นมหานครที่มีลักษณะเฉพาะตัวในด้านต่าง ๆ เช่น รูปแบบความสัมพันธ์แบบใกล้ชิดสนิทสนมของผู้คนลดน้อยลง การควบคุมทางสังคมอ่อนแอมีการแบ่งหน้าที่และชนิดของงานอย่างหลากหลายและชัดเจน สื่อมวลชนมีความสำคัญมากขึ้น และคนเมืองมีแนวโน้มที่จะสัมพันธ์กันเฉพาะด้าน เพื่อวัตถุประสงค์บางประการเท่านั้น ทั้งนี้ หลุยส์ เวิร์ธ (Louis Wirth) ได้แยกความแตกต่างระหว่างวิถีชีวิตเมืองกับพื้นที่ออกจากกัน ดังนั้นเมืองจึงไม่ได้เป็นเพียงแค่พื้นที่ที่ตั้งตามหลักภูมิศาสตร์ หรือลักษณะทางกายภาพเพียงเดียว แต่เมืองยังมีความทับซ้อนของวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่อาศัยรวมอยู่ด้วย

อย่างไรก็ตาม การศึกษาเมืองในทางสังคมวิทยาที่ผ่านมา พบว่าการศึกษาเรื่องเมืองถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นคือ 1) การศึกษาเมืองในฐานะพื้นที่ คือ การศึกษาเมืองในฐานะพื้นที่หรือในเชิงกายภาพ เมืองกลายเป็นพื้นที่ที่ถูกสร้าง ปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้ประโยชน์เพื่อตอบสนองกระบวนการพัฒนาและความทันสมัยเป็นหลัก และ 2) การศึกษาเมืองจากผลกระทบการกลายเป็นเมืองว่าเมืองส่งผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยผ่านปัญหาและปรากฏการณ์เชิงประจักษ์ที่เกิดขึ้นซึ่งมักถูกเชื่อมโยงกับปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กล่าวคือ การศึกษาเมืองสมัยใหม่ให้ความสำคัญกับการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมในเขตเมือง เพราะเมืองมีความสามารถพิเศษในการรวมกลุ่มทางวัฒนธรรมมากมาย ปัญหาทางเศรษฐกิจและพลวัตทวีความรุนแรงขึ้นในพื้นที่ที่มีขนาดเล็กและขาดแคลนทรัพยากรเนื่องจากประชากรหนาแน่น ซึ่งเป็นที่ชัดเจนว่านักสังคมวิทยาสมัยใหม่สนใจศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่ได้รับอิทธิพลจากความเป็นเมือง เพื่อนำมาทำความเข้าใจถึงวิถีการใช้ชีวิตในเมืองที่หลากหลายที่มีอิทธิพลต่อสังคม

2.2.7 พื้นที่กับแนวคิดปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน

มิเชล เดอ เซอร์โต (Michel De Certeau) (1984) เสนอแนวคิดปฏิบัติการในชีวิตประจำวันไว้ในหนังสือ *The Practice of Everyday Life* กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันของผู้ที่อ่อนแอ ล้วนแต่มีวิธีการที่สัมพันธ์กับอำนาจ แนวคิดนี้มุ่งเน้นการต่อรองในชีวิตประจำวันในระดับปัจเจกบุคคล

ซึ่งต่อยอดมาจากการศึกษาการต่อสู้ระดับกลุ่มที่มีกลະเลยการพิจารณาความเป็นผู้กระทำการ (agency) ของปัจเจกบุคคล ทั้งนี้ สุธาริน คุณผล (2550) ได้อธิบายแนวคิดเกี่ยวกับการศึกษาชีวิตประจำวัน ของ de Certeau ในบทความ เรื่อง “ชีวิตประจำวัน” ว่าชีวิตประจำวันไม่เคยปลอดจากการต่อรอง การแข่งขัน และการควบคุมอำนาจ กล่าวคือแนวคิดนี้มองว่าการดำเนินชีวิตประจำวันเป็นเรื่องการแย่งชิง และต่อรองความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างผู้กำหนดกับผู้ใช้ ซึ่งไม่ใช่ความสัมพันธ์ทางเดียว แต่เป็นวงจรของอำนาจที่หมุนเวียนอย่างไม่มีสิ้นสุดในชีวิตประจำวัน

อ็องรี เลอเฟฟวร์ (Henri Lefebvre) กล่าวไว้ในหนังสือเรื่อง *Everyday life in the modern world* ว่า ชีวิตประจำวันคือสถานที่หลักที่สำคัญของการปฏิสัมพันธ์กันระหว่างชีวิตประจำวันกับคำว่า สมัยใหม่ ทั้งสองเชื่อมโยงกันเป็นปรากฏการณ์ที่เกี่ยวข้องซึ่งไม่จำเป็นต้องเบ็ดเสร็จสมบูรณ์ กล่าวคือ ชีวิตประจำวันและความเป็นสมัยใหม่ ด้านหนึ่งคือด้านที่ถูกซ่อนเร้น ปิดบัง ด้านหนึ่งเป็นด้านของการเปิดเผย (Lefebvre, 1991) ซึ่งหมายถึงว่า ชีวิตประจำวันของมนุษย์ถูกครอบงำจากกลไกบางอย่างที่แทรกซึมเข้าไปแทนที่ความจริงจนไม่รู้สึกรู้ตัว การเปลี่ยนแปลงต้องเกิดขึ้นจากภายในแต่มีเงื่อนไขปัจจัยจากภายนอกเข้ามาชี้นำเพื่อที่มนุษย์หลุดพ้นจากภพหลวงตา ดังนั้น “ชีวิตประจำวัน” จึงสะท้อนความคิดเกี่ยวกับชีวิตประจำวันที่เปลี่ยนไปตามสถานการณ์สังคมในแต่ละช่วง (อ้างใน สุธาริน คุณผล, 2550) โดยที่ความเป็นประจำวันกับพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์กันของพื้นที่และที่ว่าง เพราะผลลัพธ์ของการเกิดขึ้นของที่ว่าง คือผลลัพธ์ของการปรับเปลี่ยนความสัมพันธ์เชิงอำนาจในความเป็นชีวิตประจำวันของผู้คน (สันต์ สุวัจนราภินันท์, 2552)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

2.3. แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ (Occurrence of car accident)

2.3.1 นิยามความหมายและการเกิดของอุบัติเหตุทางรถยนต์

คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้คำนิยามไว้ว่าอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ใดก็ตามที่เกิดขึ้นมิได้ตั้งใจ หรือมิได้คาดคิดมาก่อน และเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สินของคนเรา ซึ่งตรงกับคำภาษาอังกฤษคือ Incident แต่โดยทั่วไปนิยมใช้คำว่า Accident มากกว่า (ราชบัณฑิตยสถาน, 2551)

ในอีกความหมายหนึ่ง อธิบายว่า อุบัติเหตุ หมายถึง ภัยอันตรายจากการขาดความสำนึกของความปลอดภัย เกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจกระทำโดยประมาท เลินเล่อขาดความรู้ ไม่มีสติ ควบคุม ระวังรอบ เหน็ดเหนื่อย และง่วงนอน อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นกับตนเอง

ครอบครัว ญาติมิตร เพื่อนร่วมงาน และประชาชนทั่วไป (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2553) ซึ่งสามารถแบ่งประเภทอุบัติเหตุ ได้ คือ

1. อุบัติเหตุจากจราจร (Traffic Accidents)
2. อุบัติเหตุจากการทำงาน (Occupational Accidents)
3. อุบัติเหตุในบ้าน (Home Accidents)
4. อุบัติเหตุในสาธารณะสถาน (Public Accidents)

อุบัติเหตุ มักมีการใช้คำศัพท์ต่าง ๆ กันเพื่ออธิบายการชนของยานพาหนะโดยองค์การอนามัยโลก หรือ WHO ใช้คำว่า การได้รับบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนน ในขณะที่สำนักสำรวจสำมะโนประชากรของสหรัฐอเมริกาใช้คำว่าอุบัติเหตุทางรถยนต์ หลายประเทศพยายามหลีกเลี่ยงคำว่า "อุบัติเหตุ" โดยการใช้คำเช่น "การชน" หรือ "เหตุการณ์" เพราะคำว่า "อุบัติเหตุ" หมายความว่า การชนที่ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการขับขี่ภายใต้ความเร็วที่มากเกินไป หรือพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งให้ความรู้สึกถึงการถูกตำหนิ ทั้งนี้การที่รถชนกันในการจราจร สามารถจำแนกได้เป็นประเภททั่วไปและประเภทของการชนกัน ได้แก่ การชนกันระหว่างทาง การออกจากถนน การชนท้าย การชนด้านข้าง และการชนจนพลิกกลับ

อุบัติเหตุทางรถยนต์ในประเทศไทยที่เคยมีการศึกษาไว้จะใช้คำว่า อุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งแบ่งออกเป็น อุบัติเหตุยานยนต์ในถนนหลวง อุบัติเหตุรถไฟ อุบัติเหตุในการขนส่งทางน้ำ และอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ โดยที่องค์การอนามัยโลก (World Health Organization-WHO) ระบุว่า อุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นถือเป็นอุบัติเหตุที่มีมากที่สุด (World Health Organization, 2018) ซึ่งอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นก็เกิดจากการใช้ยานพาหนะ เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน เป็นต้น และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุการจราจรแบ่งได้ 2 ประการ คือ

1. ความบกพร่องของคน หรือผู้ใช้ทาง ประกอบด้วยผู้ขับขี่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ที่สำคัญที่สุด โดยสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่ด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ขาดความชำนาญในการขับขี่ มีความผิดปกติทางด้านร่างกาย และจิตใจ ขาดความรู้ในเรื่องกฎแห่งความปลอดภัย เมาสุราขณะขับขี่ เป็นต้น
2. สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เช่น สภาพของถนนชำรุด บกพร่อง สภาพของถนนไม่มีมาตรฐาน สภาพดินฟ้าอากาศทำให้ทัศนวิสัยไม่ดี หรือกฎระเบียบของจราจรที่ไม่ชัดเจน เป็นต้น

รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2555 – 2559 ระบุว่า มีจำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้น แต่จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง ซึ่งปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถนั้น จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขึ้นท้องถนนในปี 2558 พบว่า สาเหตุ 6 อันดับแรก คือ 1) ขับรถเร็วเกินกำหนด 10,791 ครั้ง 2) คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด 3) หลับใน 4) เมาสุรา/ยาบ้า 5) อุบัติเหตุบกพร่อง และ 6) ไม่ให้สัญญาณจอด (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย, 2559) และสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในปี 2559 ที่ระบุไว้ 6 อันดับแรก ได้แก่ 1) ขับรถเร็ว 2) คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด 3) ขับรถตามกระชั้นชิด 4) อุบัติเหตุชำรุด 5) ขับรถผิดช่องทาง, คร่อมเส้น และ 6) ขับรถไม่ชำนาญ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย, 2560) ซึ่งแสดงให้เห็นชัดเจนว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่นั้นเกิดจากคน หรือพฤติกรรมรถขับของคนมากกว่าสาเหตุอื่นๆ

ทั้งนี้ การเกิดอุบัติเหตุจากรถนั้นมีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลไว้ว่าสามารถเชื่อมโยงการเกิดการทะเลาะวิวาทได้ โดยข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ในปี 2559 ที่มีการวิเคราะห์ว่าเชื่อมโยงกับเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทบนถนน 6 อันดับแรกเกิดจาก 1) การขับรถเร็ว จำนวน 8,862 ราย 2) การขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด จำนวน 8,861 ราย 3) ขับรถตามระยะกระชั้นชิด จำนวน 6,908 ราย 4) ขับรถคร่อมเลน จำนวน 3,294 ราย 5) ไม่ให้สิทธิ์ไปก่อน จำนวน 2,688 ราย 6) ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว จำนวน 1,039 ราย (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2559) และจากสถิติคดีทะเลาะวิวาทจากอุบัติเหตุบนท้องถนนที่รับแจ้งในบันทึกข้อมูลในระบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า ในปี 2559 มีจำนวน 10 คดี และในปี 2560 มีจำนวน 14 คดี ซึ่งยังไม่ได้นับรวมการทะเลาะวิวาทที่เกิดบนถนนอีกหลายเหตุการณ์ เนื่องจากไม่มีการฟ้องร้องของผู้เสียหาย จึงไม่ได้มีการลงบันทึกประจำวันในระบบบันทึกข้อมูล

จากข้อมูลสถิติต่างๆ ที่หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กรมทางหลวง กรุงเทพมหานคร และสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้บันทึกไว้ ทำให้พบว่า ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับปัญหาการจราจร หรือปัญหาการติด และปัญหาการทะเลาะวิวาทบนถนน ซึ่งสถิติในปี 2560 ระบุชัดเจนว่า พื้นที่เขตที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงสุดในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ มีนบุรี ตลิ่งชัน สายไหม บางเขน ลาดพร้าว ดอนเมือง บางบอน และจอมทอง ในขณะที่ถนนที่มีรถติดที่สุด ได้แก่ ลาดพร้าว งามวงศ์มาศ ศรีนครินทร์ งามอินทรา-แจ้งวัฒนะ ดิวานนท์ สุขุมวิท เพชรบุรี วิภาวดีรังสิต สาทร และ พระราม 4 และข้อมูลถนนที่มีอัตราความถี่เกี่ยวกับการทะเลาะวิวาทบนถนนสูงที่สุดจากการเก็บข้อมูล

บนพื้นที่เครือข่ายสังคมออนไลน์ คือ สุวินทวงศ์ แจ้งวัฒนะ บางนา-ตราด เกษตร-นวมินทร์ สาทร ราม อินทรา พระโขง บางแค ประชาชื่น,บางซื่อ สุทธิสาร และสายไหม

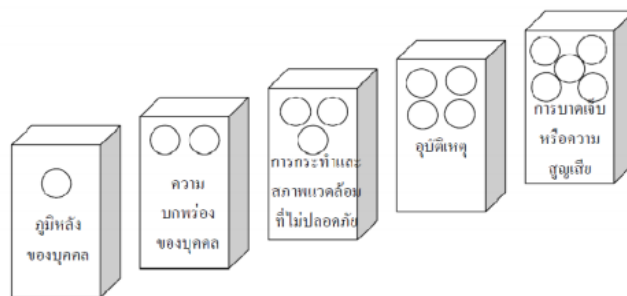
การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุและการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน มีหลายหน่วยงานที่เก็บข้อมูล ซึ่งสำหรับในประเทศไทย ประกอบด้วย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการปกครอง การรายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย (TRAMS) ของกระทรวงคมนาคม และมูลนิธิ ไทยโรดส์ เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เนื่องด้วยปัญหาอุบัติเหตุ การจราจร หรือรถยนต์เป็นปัญหาที่รัฐบาลไทยตระหนักและให้ความสำคัญเพื่อลดปัญหาการเสียชีวิตบนถนนที่ประเทศไทยมีมากเป็นอันดับที่ 2 ของโลก และเพื่อเป็นการสนองตอบต่อสมัชชาสหประชาชาติ ในการประชุมครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 ที่ได้รับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก โดยประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of action for road safety) ซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกสมัชชาดังกล่าว โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ. 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการทำงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรม

2.3.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางรถยนต์

แนวคิดที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์มีความเชื่อมโยงกัน เนื่องด้วยการจราจร หรืออุบัติเหตุทางจราจรเป็นประเภทหนึ่งของคำว่า “อุบัติเหตุ” โดยมีแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ได้ถูกนำมาอ้างอิงในการศึกษาอย่างต่อเนื่อง ได้แก่

2.3.2.1 ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ (Domino theory)

ทฤษฎีนี้มีความเชื่อมโยงกับปรัชญาความปลอดภัยของ เฮอร์เบิร์ต วิลเลียม ไฮน์ริช (H.W. Heinrich) เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุได้ โดยทฤษฎีนี้กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบเทียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ประกอบด้วย 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล 3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย 4) อุบัติเหตุ (Accident) และ 5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages)



รูปภาพแสดงสาเหตุของอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีนี้อธิบายได้ว่า สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคน โดยที่ทัศนคติต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง ขอบเสียง ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งมีผลจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ

2.3.2.2 ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Proneness Theory)

เป็นทฤษฎีที่ พันตรี กรีนวูด (Major Greenwood) นักระบาดวิทยา และ ฮิลดา แมรี วูดส์ (Hilda M. woods) นักสถิติชาวอังกฤษ อธิบายไว้ว่า ความโน้มเอียงที่จะทำให้บุคคลเกิดอุบัติเหตุ คือ

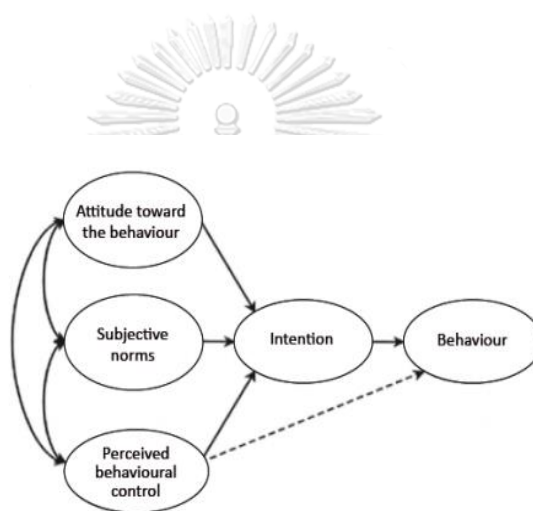
1. ความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุมีกำหนดเวลาในช่วงสั้นๆ โดยเกิดผลในระยะวิกฤต คือ ในสภาพบุคคลที่เครียด แต่เมื่อระยะวิกฤตเหล่านั้นหมดไป บุคคลก็จะปรับตัวในสภาพเดิมได้ แต่อยู่ภายใต้ความรู้สึกกดดันที่มีความโน้มเอียงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุของแต่ละบุคคลมีสาเหตุใหญ่มาจาก แหล่งภายในที่ประกอบด้วย 1) บุคลิกภาพ 2) สภาพจิตใจ และ 3) สภาพร่างกายของบุคคล

ต่อมา คาร์ล มาร์บ (Karl Marbe) (1926) ได้มีการจำแนกลักษณะธรรมชาติของบุคคลที่มีส่วนในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ที่ไม่มีระเบียบแบบแผน ผู้ที่ไม่มีเป้าหมายในการดำรงชีวิต ผู้ที่ไม่พอใจในชีวิตประจำวัน ผู้ที่ไม่สนใจในสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น ผู้ที่ไม่มีมนุษยสัมพันธ์ ผู้ที่ระงับอารมณ์ความรู้สึกเกลียดชังยาก และผู้ที่นึกถึงแต่ตัวเอง

2.3.2.3 แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The theory of planned behavior :TPB)

แนวคิดดังกล่าวพัฒนามาจากทฤษฎีทางจิตวิทยาสังคม (Social psychology) เสนอโดย ไอเซ็ก อัจเซ็น (Icek Ajzen) ที่พัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล นั่นคือ ทฤษฎีนี้อธิบายว่าการแสดงพฤติกรรมของมนุษย์จะเกิดจากการขึ้นนำของความเชื่อ 3 ประการ ได้แก่ ความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavioral beliefs) ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง (Normative beliefs) และความเชื่อเกี่ยวกับความสามารถในการควบคุม (Control beliefs) ซึ่งความเชื่อแต่ละตัวจะส่งผลต่อตัวแปรต่างๆ (Ajzen, 1991)



ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

การแสดงพฤติกรรมของมนุษย์ (Human behavior) จะได้รับอิทธิพลจากความตั้งใจแสดงพฤติกรรม (Behavioral intention) และสิ่งที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจแสดงพฤติกรรมนั้น ดังนั้นการแสดงพฤติกรรมของผู้บริโภค อันได้แก่ การขับรถเร็ว ขับรถหวาดเสียว การชอบเสี่ยงย่อมเกิดมาจากการที่บุคคลได้ประเมินจากความเชื่อที่มี แล้วแสดงออกมาเป็นพฤติกรรมนั้นๆ

2.3.2.4 แนวคิดปัจจัยที่กำหนดพฤติกรรมมนุษย์

แนวคิดนี้เป็นแนวคิดที่อธิบายได้ว่า การแสดงพฤติกรรมใดของมนุษย์ไม่ได้เกิดขึ้นเอง แต่เกิดขึ้นจากเหตุผลหรือสิ่งกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมเหล่านั้นขึ้น ซึ่งในทางจิตวิทยาเรียกว่า สิ่งกำหนดพฤติกรรม ซึ่งเกิดได้จากปัจจัยหลายประการ ได้แก่ การรับรู้ (Perception) เจตคติ หรือทัศนคติ

(Attitude) ความเชื่อ (Belief) ค่านิยม (Value) การเรียนรู้ (Learning) การจูงใจ (Motivations) ความต้องการ (Needs) และบุคลิกภาพ (Personality) (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2544) ซึ่งการศึกษาปัจจัยพฤติกรรมมนุษย์ของงานการศึกษาของนักจิตวิทยาที่ผ่านมานั้นจะมุ่งศึกษาพฤติกรรมภายนอกและภายในตัวบุคคล ในขณะที่งานการศึกษาพฤติกรรมของนักสังคมวิทยาพยายามมุ่งเน้นความสัมพันธ์ระหว่างตัวบุคคลและสภาพแวดล้อมภายนอก ซึ่งเข้ามามีผลและกำหนดพฤติกรรมทำให้บุคคลแสดงพฤติกรรมออกมาในการดำเนินชีวิตประจำวัน

2.3.5 ภาพรวมด้านนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับอุบัติเหตุของประเทศไทย

นโยบาย กลยุทธ์ และมาตรการความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล บ่งชี้ว่าโลกให้ความสำคัญกับปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นอย่างมากเนื่องจากเป็นสาเหตุของชีวิต และความเสียหาย ดังนั้นจึงมีความพยายามในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนและกำหนดเป้าหมายเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนผู้เสียชีวิต โดยมีข้อตกลงร่วมกันว่าภายในปี 2020 ประเทศสมาชิกตกลงจะประกาศการสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติและนำแต่ละประเทศไปสู่ “ทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งในประเทศไทย ระดับนโยบายได้มอบหมายให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ศูนย์ควบคุมความปลอดภัยทางถนนได้พัฒนาแผนปฏิบัติการสำหรับทศวรรษแห่งการกระทำเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2554-2563 พร้อมกลยุทธ์และแผนแม่บทเส้นทางที่เกี่ยวข้องในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย ซึ่งมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยเน้นการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน และมุ่งเน้นไปที่เทศกาลสำคัญที่มีความต้องการการเดินทางสูงและมีการเสียชีวิตมาก

ข้อมูลจากในแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปี 2559 ระบุถึงรายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนทั่วโลกประจำปี 2558 ว่าสถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทยอยู่ในระดับวิกฤติ เนื่องด้วยมีอัตราการตายที่ 36.2 ต่อหนึ่งแสนคน ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 2 ของโลกรองจากประเทศลิเบียเท่านั้น และมีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในอาเซียน ในปี 2009 ก่อนที่ WHO จะมอบหมายทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน (2011 - 2020) ประเทศไทยจะไม่ติดอันดับหนึ่งใน 20 อันดับแรกของปี 2009 แต่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งหากจะสรุปอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะพบว่ามีการรายงานจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข บริษัทคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ ฐานข้อมูลอุบัติเหตุในประเทศไทย และใบมรณะบัตรหรือใบรับรองการ

เสียชีวิต ซึ่งรวบรวมข้อมูลแตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ สถิติการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจึงประกอบด้วยข้อผิดพลาดและล้มเหลวในการสะท้อนถึงปัญหาที่แท้จริงและความรุนแรง ดังนั้นระบบการวิเคราะห์ที่ภาครัฐนำมาใช้ประโยชน์ได้จริงจึงนำมาจากสามฐานข้อมูลรวมกัน ได้แก่ การเฝ้าระวังการบาดเจ็บในฐานข้อมูลอุบัติเหตุในประเทศไทย ข้อมูลตำรวจและสถิติ (POLIS) และหนังสือรับรองการเสียชีวิต (กระทรวงคมนาคม, 2558)

ข้อมูลที่น่าสนใจ คือ ข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รวบรวมไว้เป็นข้อมูลในรูปแบบของการรายงานอุบัติเหตุ ซึ่งพบว่าจำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง แต่มีอัตราการตายเพิ่มขึ้น ในขณะที่จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง ซึ่งหมายความว่าอุบัติเหตุเหล่านี้มีความรุนแรงยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังพบจากรายงาน ว่ารถจักรยานยนต์เป็นประเภทยานพาหนะที่มีอุบัติเหตุบ่อยที่สุด โดยที่สาเหตุและปัจจัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุคือการเร่งความเร็วการตัดอย่างกะทันหันการติดตามอย่างใกล้ชิดและการไม่มีประสบการณ์การขับขี่ ซึ่งทั้งหมดมาจากพฤติกรรมของผู้ใช้ ทั้งนี้ ข้อมูล ทุกแหล่งข้างต้นยังระบุอีกด้วยว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย เกิดจากถนน มนุษย์ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม โดยที่ในอุบัติเหตุแต่ละครั้งอาจมาจากปัจจัยหนึ่งอย่างหรือมากกว่านั้น แต่ปัจจัยที่เกิดจากมนุษย์สูงที่สุด เพราะมนุษย์เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะ ซึ่งเป็นจุดอ่อนจากความเสี่ยงที่มีสูงมากกว่าข้อผิดพลาดอื่น

สำหรับในปัจจุบัน หน่วยงานที่รับผิดชอบหลักในเรื่องอุบัติเหตุของภาครัฐ คือ กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบกได้จัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน พ.ศ. 2559-2568 และกำลังผลักดันให้เกิดการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับประเทศ โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญคือ

1. การสร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety culture) ประกอบด้วย แผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย แผนงานด้านทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย และแผนงานด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย
2. ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety system) ประกอบด้วย แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย แผนงานความเร็วที่ปลอดภัย และแผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย
3. พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety management) ประกอบด้วย แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ และแผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม แผนแม่บทดังกล่าวในขณะนี้ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น จึงเพิ่มเริ่มดำเนินการในยุทธศาสตร์ที่ 3 คือ พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี ด้วยการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก การพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาฐานข้อมูลสถิติด้านอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก การเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมจราจร กำกับการดูแลความปลอดภัยทางถนนด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศในการอ่านแผ่นป้ายทะเบียนแบบอัตโนมัติ ในส่วนยุทธศาสตร์อื่นยังไม่เห็นการดำเนินการที่เป็นรูปธรรม

2.4 เอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดทฤษฎีที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมในส่วนของเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้ช่วยให้เห็นภาพได้อย่างชัดเจนว่า งานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ในต่างประเทศมีความหลากหลาย และทำอย่างกว้างขวางมากกว่าในประเทศไทย และโดยส่วนมากจะเป็นการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ หรือการใช้เทคโนโลยีในการตรวจจับอารมณ์โกรธเป็นเครื่องมือในการวิจัย แต่งานที่เกี่ยวข้องทั้งในแง่ของการศึกษาอารมณ์โกรธ บริบทของพื้นที่ และอุบัติเหตุยังมีจำนวนไม่มากนัก ซึ่งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำมาใช้เป็นข้อมูล ได้แก่

การศึกษาของ Weina Qu และคณะ (2016) เป็นการศึกษาเรื่อง “Expressing anger is more dangerous than feeling angry when driving” เพื่อตรวจสอบว่ามีผลแตกต่างกันหรือไม่ระหว่าง การขับรถโกรธและการแสดงออกของการขับรถ ความโกรธเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นอันตราย โดยรวมแล้วคนขับรถที่รู้สึกโกรธจะถูกกระตุ้นโดยสถานการณ์ความโกรธ ที่เฉพาะเจาะจงที่เร่งพฤติกรรม อย่างไรก็ตามวิธีที่พวกเขาแสดงความโกรธเป็นอันตรายมากขึ้น และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งผลสรุปของการศึกษานี้ระบุว่า ความโกรธในการขับขี่ที่เกิดจากสถานการณ์กระตุ้นความโกรธมีความสัมพันธ์กับความเร็วแต่ไม่มีความสัมพันธ์กับจำนวนอุบัติเหตุ

การศึกษาของ AAA Foundation for traffic safety (2016) เรื่อง “Nearly 80 percent of drivers express significant anger, aggression or road rage” เป็นการศึกษาเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนนในสหรัฐอเมริกา และเป็นส่วนหนึ่งของดัชนีความปลอดภัยทางการจราจรประจำปี การศึกษานี้แสดงให้เห็นพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่ พบว่าเกือบ 80 เปอร์เซ็นต์ของผู้ขับขี่แสดงความโกรธความก้าวร้าวหรือความโกรธเคืองทางถนนอย่างน้อยหนึ่งครั้งในปีที่ผ่านมา ผลการวิจัยที่น่ากลัวที่สุดพบว่าประมาณ 8 ล้านคนในสหรัฐอเมริกา มีส่วนร่วมในตัวอย่าง

ของความโกรธเกรี้ยวบนถนน เช่น แสดงความรังเกียจหรือโกรธ การชุนิ้วดำ การพยายามบล็อกรถคันอื่นจากการเปลี่ยนเลน การตัดหน้ารถคันอื่นเพื่อหาเรื่อง การออกจากรถเพื่อเผชิญหน้ากับคนขับรถคนอื่น ซึ่งนั่นแสดงให้เห็นว่า การขับขีที่ไม่ดี การจราจรที่ไม่ดี และความเครียดในชีวิตประจำวัน สามารถเปลี่ยนความผิดหวังให้กลายเป็นความโกรธที่อันตรายได้ ทั้งนี้ การขับขีและความโกรธเกรี้ยวของถนนแตกต่างกันไปอย่างมากในหมู่คนขับรถระหว่างชายและหญิงคนขับรถอายุน้อยและอายุมาก และคนขับรถในเมืองและนอกเมือง นอกจากนี้ ผลการวิจัยนี้ยังบ่งชี้ว่าผู้ขับขีบางคนที่มีลักษณะการขับขีที่มีความโกรธสูงสามารถสงบลงได้ภายใต้สภาพถนนในชนบทที่เปิดกว้าง ความแออัด และการชะลอตัวมีผลให้ความโกรธเพิ่มขึ้น

การศึกษาของ Rajesh Sagar, manju Metha and Geetanjali Chugh (2013) เรื่อง “Road Rage : An exploration study on aggressive driving experience on Indian Road” ที่ทำการศึกษาผู้ขับรถยนต์ที่ก้าวร้าวบนถนนในประเทศอินเดีย เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระหว่างผู้ขับรถยนต์ที่มีความก้าวร้าวสูงกับผู้ขับรถยนต์ที่มีความก้าวร้าวต่ำ ด้วยการสุ่มหากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขีบนถนนในเมืองเดลีจำนวน 200 คน ใช้วิธีการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างเพื่อทำความเข้าใจการขับขีที่เกี่ยวข้องกับความก้าวร้าว ผลการศึกษา พบว่า ความโกรธในขณะขับรถอาจมีความเสี่ยง และเชื่อมโยงกับพฤติกรรมการขับขีที่ก้าวร้าวตามสถานการณ์ที่ประสบ และปัจจัยด้าน การขับขีที่ก้าวร้าวเฉพาะตัวของแต่ละบุคคล เช่น ตะโกนด่า บ่นตลอดทาง มีผลต่อเนื่องไปยังการแสดง ความโกรธ ในขณะผู้ขับขีที่มีพฤติกรรมความก้าวร่วมน้อย เช่น กินอาหาร ดื่มน้ำ เปิดเพลงฟัง เมื่อถูกรบกวนจากการขับขีของผู้ขับขีรายอื่นมีแนวโน้มที่จะแสดงความโกรธน้อยกว่า ซึ่งผู้ขับขีกลุ่มนี้มีโอกาสที่จะประสบอุบัติเหตุ หรือเป็นคดีทะเลาะวิวาทบนถนนน้อยกว่ามาก ซึ่งการศึกษานี้แสดงให้เห็นประเด็นในเรื่องของความโกรธได้อย่างชัดเจนว่า พฤติกรรมการขับขีแบบก้าวร้าว รวมถึงการขับขีภายใต้อิทธิพลของอารมณ์ด้านลบ และตอบสนองด้วยการเข้าไปมีส่วนร่วมกับเหตุการณ์จะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการขับขีที่ไม่ปลอดภัยทั้งกับตนเองและผู้อื่น

การศึกษาของ Wickens, Christine & Wiesenthal, David & Flora, David & Flett, Gordon (2011) เรื่อง “การทำความเข้าใจความโกรธและความก้าวร้าวของผู้ขับขี: ทฤษฎีการระบุแหล่งที่มาในสภาพแวดล้อมการขับขี” เป็นงานวิจัยที่ทดสอบการบังคับใช้รูปแบบการระบุแหล่งที่มาของพฤติกรรมทางสังคมของกับสภาพแวดล้อมบนถนน โดยใช้วิธีการศึกษาสถานการณ์และเลือกการนำไปสู่เหตุการณ์ในชีวิตของผู้เข้าร่วมการวิจัย โดยให้ผู้เข้าร่วมกรอกบันทึกการขับขีออนไลน์ทุก ๆ 2 วัน และระบุการเผชิญหน้ากับผู้ขับขีรถยนต์รายอื่นในแง่ลบและอารมณ์เสียที่สุด ผลการศึกษาระบุว่า

ความสามารถในการควบคุมการรับรู้ ความตั้งใจ และตำแหน่งของการจัดการของสาเหตุที่ต่ำ มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ความรับผิดชอบที่ลดลง ซึ่งจะเอื้อต่อความรู้สึกเห็นอกเห็นใจ ความโกรธจึงมีความเกี่ยวข้องกับการตอบสนองอย่างก้าวร้าวต่อผู้ขับขี่ที่กระทำผิด ในขณะที่ความเห็นอกเห็นใจเกี่ยวข้องกับการตอบสนองทางสังคม

สำหรับการศึกษาความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ในประเทศไทย โดยส่วนมากจะเป็นการวิจัยเพื่อมุ่งหวังในการลดอุบัติเหตุทางจักรยานยนต์ และการศึกษาถึงความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นการศึกษาในเชิงกายภาพ และเพื่อหวังผลในเชิงมหภาคมากกว่า จึงมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในการศึกษาแบบปัจเจกบุคคล รวมถึงพฤติกรรมของบุคคลในการขับขี่น้อยมากในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา แต่ก็ยังพบว่าม้งานวิจัยที่น่าสนใจที่ศึกษาในลักษณะของการวิจัย เชิงคุณภาพผสมผสานกับการวิจัยเชิงปริมาณ ได้แก่

การศึกษาวิจัยของ นพดล กรประเสริฐ และคณะ (2560) ศึกษา *ความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน* โดยเน้นองค์ประกอบที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุก็คือ ปัจจัยด้านคน ซึ่งองค์ประกอบปัจจัยเสี่ยงด้านคน ไม่ว่าจะเป็นด้านพฤติกรรม ด้านทัศนคติและความคิด ความเชื่อในการขับขี่บนท้องถนน ถือเป็นปัจจัยและส่งผลต่ออัตราเสี่ยงในเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้โดยศึกษาในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีภูมิลำเนาในเขตเมืองกับผู้ขับขี่ที่อยู่ในพื้นที่อำเภอรอบนอกมีความแตกต่างกัน โดยกลุ่มผู้ใช้รถในเขตเมืองมีแนวโน้มจะยอมรับได้ในพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ที่จะช่วยให้สามารถเดินทางได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยที่ประเมินแล้วว่าไม่น่าจะทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง เช่น พฤติกรรมขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวเปลี่ยนช่องจราจร ซึ่งเป็นผลมาจากลักษณะของสังคมเมืองที่มีความเร่งรีบมากกว่าในสังคมชนบท และในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่นอกเมืองกลับมีแนวโน้มที่จะให้ความสำคัญน้อยกว่าในเขตเมือง ซึ่งแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าพื้นที่ หรือการใช้ชีวิตในแต่ละพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับการขับขี่รถยนต์ รวมไปถึงมีความเกี่ยวข้องกับความเสียหายในเรื่องความปลอดภัย หรืออุบัติเหตุที่อาจมากระทบกระทั่งระหว่างบุคคลได้

งานวิจัยของ ลือชัย ศรีเงินยวง(2546) เรื่อง *รถจักรยานยนต์ : วิธีคิด และพฤติกรรมของคนต่างวิถี* ซึ่งเป็นการศึกษาในทางมานุษยวิทยา โดยวิจัยในเชิงคุณภาพและปริมาณมีการเก็บข้อมูลในพื้นที่จังหวัดนครปฐมใน 3 อำเภอ ประกอบด้วย อ.สามพราน อ.เมือง และ อ.กำแพงแสน ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2545 - กุมภาพันธ์ 2546 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ใช้

มอเตอร์ไซค์กลุ่มต่างๆ ซึ่งผลวิจัย ระบุว่า พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย เป็นสิ่งที่สัมพันธ์กับเงื่อนไขทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ เพศ และวัย ของแต่ละกลุ่ม ซึ่งประกอบด้วย กลุ่มวัยรุ่น กลุ่มชาวบ้าน กลุ่มพนักงานโรงงาน และกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งแต่ละกลุ่มจะมีวิถีชีวิตการดำเนินชีวิต รูปแบบและวัตถุประสงค์ของการมีและการใช้ที่แตกต่างกัน และจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ทำให้เห็นเราถึงค่านิยมของคนหลายๆ กลุ่มในการมีและใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งค่านิยมบางอย่างมีผลต่อความปลอดภัยต่อการใช้รถใช้ถนนของผู้ที่ขับขี่เองและผู้อื่น

สำหรับการศึกษาเรื่องพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่เมืองในทางสังคมวิทยา ในระยะหลังมีงานที่ศึกษาอย่างแพร่หลาย และใช้แนวคิดสำคัญๆ ที่มีผลต่อพื้นที่เมือง เช่น แนวคิดชีวิตประจำวัน แนวคิดมหานครของ เกอร์ก ซิมเมล (Georg Simmel) และแนวคิดพื้นที่และการผลิตพื้นที่ของ อ็องรี เลอแฟฟวร์ (Henri Lefebvre) ในการศึกษา ซึ่งมีงานที่น่าสนใจ ได้แก่

งานวิจัยของ จารุวรรณ ขำเพชร (2555) เรื่อง *พื้นที่เมืองและชีวิตของคนในชอยควาบอย* เป็นการศึกษาประวัติความเป็นมา และการสร้างพื้นที่ทางสังคมของชุมชนชอยควาบอยเพื่อเป็นการศึกษาปฏิสัมพันธ์ในการใช้ชีวิตประจำวันของคนในชอยควาบอย และศึกษาความสัมพันธ์เชิงอำนาจของคนกลุ่มต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ โดยการใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ และวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค เพื่อจะแสดงให้เห็นว่าภายใต้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมมีผลกระทบต่อครอบครัวคนทุกกลุ่มในชุมชนชอยควาบอย ซึ่งผลการศึกษาพบว่า บริบทเศรษฐกิจแบบทุนนิยมในกระแสโลกาภิวัตน์และการพัฒนาประเทศไปสู่ความทันสมัยส่งผลให้มีแรงงานหลังไหลเข้ามาทำงานในชอยควาบอย จนกลายเป็นแหล่งบันเทิงที่รองรับนักท่องเที่ยว จึงทำให้เห็นปฏิสัมพันธ์ของคนต่างกลุ่มที่มีหน้าฉากและหลังฉากในการปฏิสัมพันธ์เพื่ออยู่รอด ดังนั้นพื้นที่ทางสังคมในชอยควาบอย จึงเกิดจากการขยายตัวของพื้นที่เมือง ทำให้คนเกิดความไม่เท่าเทียม และความเหลื่อมล้ำทางสังคมเกิดขึ้น

งานวิจัยของ ธนวรรณ นิธิภานันท์ (2558) เรื่อง *กระบวนการสร้างพื้นที่ทางวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยว: ศึกษากรณีเพลินวาน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์* เป็นการศึกษากระบวนการสร้างพื้นที่ทางวัฒนธรรมของเพลินวาน ซึ่งจากการศึกษาพบว่า เพลินวานมีกระบวนการสร้างพื้นที่ (เชิงกายภาพ) ที่มีความแตกต่างจากพื้นที่ทั่วไป กล่าวคือ เป็นการสร้างพื้นที่แบบนำอดีตมาดัดแปะที่เป็นการสร้างอดีตด้วยข้อมูลที่มาจากการผสมผสาน เป็นการสร้างความหมายใหม่ และเป็นการสร้างพื้นที่ที่ไม่ต้องการอ้างอิงบริบทของประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ทั้งนี้สิ่งที่สำคัญในกระบวนการสร้างพื้นที่คือ เรื่องของการออกแบบและการสร้างความหมาย ซึ่งผู้วิจัยสรุปไว้ว่ามโนทัศน์ทางความคิดเรื่อง พื้นที่ของ อ็องรี เลอแฟฟวร์ (Henri Lefebvre) นั้นเป็นมโนทัศน์ที่สามารถสร้างคำอธิบายในเรื่องพื้นที่ที่ต่องานชิ้นนี้ได้เพียง

บางส่วน แต่ไม่สามารถอธิบายถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นดังกล่าวของเพลินวานได้ทั้งหมด โดยเฉพาะในกรณีของการสร้างความหมายที่เกิดขึ้น การเคลื่อนตัวของคำอธิบายดังกล่าวได้แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ถูกคำอธิบายชุดหนึ่งกำกับไว้ในขณะที่การให้ความหมายนั้นมีความเป็นอิสระและมีความหลากหลายมากกว่าจึงสามารถถอดรหัสทางความหมายของพื้นที่ได้อย่างไม่รู้จัก ทั้งนี้ความหมายที่เกิดขึ้นจากการถอดรหัสของผู้บริโคนั้นเป็นความหมายที่มีความหลากหลาย ซึ่งขึ้นอยู่กับการรับรู้และความเข้าใจของแต่ละคนที่มีอยู่อย่างไม่เท่าเทียมกัน

2.5 ประเด็นแนวคิดและทฤษฎีที่นำมาเป็นกรอบในการศึกษา

ข้อค้นพบจากการทบทวนวรรณกรรมประการหนึ่งที่มีความสำคัญ คือ แม้ว่าการศึกษาอารมณ์ (Emotions) และการศึกษาเชิงพื้นที่ (Space) จะมีมาก แต่งานวิจัยที่ศึกษาอารมณ์ในทางสังคมวิทยาในปัจจุบันนั้นกลับมีน้อยมาก และอารมณ์ที่ถูกนำมาศึกษาที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์โกรธนั้นโดยส่วนมากมักจะเป็นการศึกษาในเชิงจิตวิทยา และพุทธศาสนาซึ่งเป็นการแสวงหาคำตอบในการแก้ไขปัญหาด้วยการควบคุมความโกรธที่เกิดขึ้นของผู้ขับขี่ยนต์ และงานที่เป็นการศึกษาอารมณ์ของผู้ขับขี่ยนต์อีกจำนวนมากก็เป็นการศึกษาอารมณ์ในเชิงจิตวิทยาสังคม ที่เน้นการทดสอบ ทดลอง และหาปัจจัยที่เป็นสิ่งเร้าต่อการเกิดความโกรธ รวมถึงเน้นไปที่การศึกษาบุคลิกภาพผู้ขับขี่ด้วย อีกทั้งการศึกษาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรที่มีอยู่มากมาย ในปัจจุบันก็เป็นการศึกษาที่มุ่งไปสู่ประเด็นของการป้องกันความเสี่ยงและความปลอดภัยบนท้องถนน อันจะเป็นการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอันเป็นปัญหาประการสำคัญของรถติดในกรุงเทพมหานคร และสำหรับในส่วนของการศึกษาเชิงพื้นที่ที่ศึกษาในเชิงสังคมวิทยาและมานุษยวิทยาในประเทศไทย ส่วนใหญ่จะเน้นการศึกษาพื้นที่ในเชิงกายภาพ การฟื้นฟูย่านชุมชน และการประกอบสร้างความหมายของชุมชนแต่ละแห่ง ซึ่งมีงานวิจัยจำนวนมากขึ้นที่ศึกษาพื้นที่ในเชิงสังคมวิทยา โดยเฉพาะในประเด็นของการประกอบสร้างความหมายจากบริบทของพื้นที่ซึ่งสามารถนำมาเป็นแนวทางในการศึกษาของผู้เขียนได้

ทั้งนี้ในประเด็นการศึกษาวิจัยนี้เป็นการศึกษาอารมณ์โกรธของผู้ขับขี่ยนต์ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งงานวิจัยที่สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางได้นั้น โดยมากจะเป็นงานวิจัยของต่างประเทศ เนื่องด้วยจากการทบทวนวรรณกรรม พบว่างานวิจัยในประเทศไทยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาที่ศึกษาผู้ขับขี่รถยนต์พาหนะบนท้องถนนนั้น โดยส่วนใหญ่เป็นการศึกษาที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน อันจะเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่เป็นปัญหาหลัก

ของเมือง แต่ยังไม่เคยมีการวิจัย หรืองานศึกษาเช่นใดที่จะให้มุมมองเกี่ยวกับความโกรธ และมุมมองต่อพื้นที่ที่ถูกแสดงผ่านผู้ขับขี่รถยนต์ในขณะที่เกิดอารมณ์โกรธ

ดังนั้น ในงานวิจัย เรื่อง สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร (Situations of anger, Driver's spatial conception and occurrence of car accidents in Bangkok) จะเป็นการนำเสนอผ่านกรอบแนวคิดหลักของสังคมวิทยาอารมณ์ ที่เน้นการศึกษาอารมณ์ในรูปแบบสังคมวิทยาจุลภาค (Micro sociology) เช่นเดียวกับที่ แจ็ค คาทซ์ (Jack Katz) (1999) ศึกษาไว้ในงานชื่อ *How Emotions Work* ซึ่งเป็นการศึกษาอารมณ์โกรธเกรี้ยวของผู้ขับขี่รถยนต์ในลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยทำการศึกษาผ่านกลุ่มตัวอย่างที่มีความหลากหลาย (Diversity) ของผู้คนบนท้องถนน ซึ่งผล ของความโกรธนำมาสู่ การแสดงออกทางอารมณ์ การตำหนิต่าง การแสดงท่าทาง ซึ่งกล่าวได้ว่า ผลของอารมณ์ที่เกิดขึ้น เกิดจากอัตลักษณ์ (Identity) ของผู้ขับขี่ที่มีการผนึกรวม (Embodied) เข้ากับรถยนต์ในขณะที่ขับขี่ และเกิดจากความคับข้องทางการสื่อสารที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถสื่อสารกับผู้ขับขี่รถยนต์คันอื่นได้ โดยที่ผู้วิจัย เน้นที่แนวคิดของสถานการณ์ (Situations) และตัวตน (Self) ภายใต้กรอบของทฤษฎีการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interaction theory) มาทำความเข้าใจความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ หากแต่ ประเด็นการศึกษาของผู้วิจัยต้องการจะเปิดพื้นที่ในการศึกษาอารมณ์โกรธโดยมีกรอบแนวคิดของพื้นที่ (Spatial conception) เป็นบริบทสำคัญเพิ่มเติม ซึ่งแนวคิดหลักที่สามารถนำมาเป็นกรอบในการจัดวาง การศึกษา คือ แนวคิดการผลิตพื้นที่ของ อ็องรี เลอแฟฟวร์ (Henri Lefebvre) (1991) ที่อธิบายว่าพื้นที่ เป็นผลผลิตทางสังคมชนิดหนึ่ง ที่เกิดขึ้นมาจากกระบวนการผลิต (Production process) และ กระบวนการผลิตนั้น แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ พลังการผลิต (Force of production) ซึ่งหมายถึง ธรรมชาติของพื้นที่ และความสัมพันธ์เชิงการผลิต (Production relation) ซึ่งเป็นแรงงานและการจัด องค์กรแรงงาน ความรู้ และเทคโนโลยี ซึ่ง อ็องรี เลอแฟฟวร์ (Henri Lefebvre) ได้สร้างเครื่องมือ ในระดับมโนทัศน์ (กระบวนการในการผลิตพื้นที่) เพื่อการวิเคราะห์ไว้ 3 ประการ คือ 1) ปฏิบัติการ เชิงพื้นที่ หรือ Spatial practice 2) พื้นที่ของการแสดงภาพตัวแทน หรือ The representation of space และ 3) พื้นที่ที่เป็นภาพแสดงแทน หรือ The representation space) โดยที่ผู้วิจัยจะนำแนวคิด ดังกล่าวในส่วนของการแบ่งพื้นที่ 3 ระดับมาใช้ เน้นความสำคัญที่พื้นที่ระดับ ที่ 2 และระดับที่ 3 ที่เป็น ระดับพื้นที่ทางมโนทัศน์ หรือ Mental space และ พื้นที่ทางสังคม หรือ Social space แล้วนำมา ประกอบรวมกับพื้นที่ในระดับที่ 1 คือ พื้นที่ทางกายภาพ หรือ Physical Space เพื่อฉายภาพใหญ่อีก ครั้งหนึ่ง

2.5.1 แนวคิดทฤษฎีและแนวทางของสังคมวิทยาอารมณ

ผู้วิจัยเลือกใช้แนวคิดทฤษฎีสังคมวิทยาอารมณ ซึ่งนิยามของอารมณในปัจจุบันไม่ได้เป็นเรื่องของร่างกายที่ถูกแยกออกจากสิ่งแวดล้อม แต่เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์กับคนอื่น ๆ และสิ่งอื่น ๆ ภายใต้อารมณแวดล้อมด้วย ดังนั้นแล้วการศึกษาสังคมวิทยาอารมณที่ให้ความสำคัญต่อบริบทที่ศึกษาด้วยจึงมีความเหมาะสมที่สุด โดยเฉพาะทฤษฎีเกี่ยวกับการศึกษาอารมณในยุคที่สามที่ใช้ทฤษฎีในกลุ่มปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism) และในยุคที่สี่ที่มีมุมมองว่าทุกแง่มุมของชีวิตมนุษย์เป็นวัฒนธรรม และความสัมพันธ์ทางสังคมมีผลต่อประสบการณ์ทางอารมณ รวมถึงการแสดงออกทางอารมณของปัจเจกบุคคล ซึ่งนั่นหมายถึง วัฒนธรรมและบริบทอื่นในระดับมหภาคมีผลต่อการเกิดอารมณของปัจเจกบุคคลด้วย

ทฤษฎีในกลุ่มปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism) เป็นแนวคิดที่ให้น้ำหนักต่อบุคคลในฐานะที่เป็นประธาน (Subject) หรือผู้กระทำการ (Agency) และในขณะเดียวกันก็เห็นว่าอัตลักษณ์เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในกระบวนการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม แนวคิดทฤษฎีนี้จึงเน้นที่บทบาทของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการให้นิยามสถานการณ์ ซึ่งสถานการณ์จะมีความแตกต่างกันไปตามมุมมองของผู้นิยาม และการนิยามจะขึ้นอยู่กับพื้นฐานจากประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ทั้งนี้ผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เดียวกัน หรือมีส่วนร่วมในการกำหนดความหมายของสถานการณ์นั้นๆ จึงไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดความหมายเหมือนกัน ดังนั้น การให้นิยามความหมายจึงถูกกำหนดโดยสังคมได้ด้วย ซึ่งความเป็นตัวตน (Self) ของปัจเจกบุคคลเป็นกระบวนการที่ทำให้บุคคลสร้างพฤติกรรม และเกิดการตอบสนอง โดยมี “มโนภาพแห่งตน” (Self-concept) ซึ่งก็คือการรับรู้ต่อตนเองว่าตนเองเป็นใคร มีความเชื่อ และมองสังคมอย่างไร โดยที่การเข้าใจตนเองจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีการปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่น

ผู้วิจัยนำแนวคิดของ จอร์จ เฮอร์เบิร์ต เมด (George Herbert Mead) ที่อธิบายกลไกสำคัญของการสร้างตัวตนของบุคคลไว้ว่า การเรียนรู้ที่จะสวมบทบาทของผู้อื่น (Role taking) โดยมีหัวใจสำคัญคือภาษาเป็นการถ่ายทอดระบบสัญลักษณ์และกฎเกณฑ์ร่วมของคนในสังคม เสมือนกับว่าสังคมได้แสดงบทบาทครอบงำและสร้างตัวตนของปัจเจกบุคคล ภาษาที่ใช้ในการสื่อสารเป็นช่องทางในการถ่ายทอดระบบสัญลักษณ์และกฎเกณฑ์ร่วมของสังคม (Common symbols) ก่อให้เกิดการรับรู้ร่วมกัน ซึ่งถือเป็นการแลกเปลี่ยนสัญลักษณ์ และความหมายของสัญลักษณ์ก็ทำให้เกิดความเข้าใจในพฤติกรรมของมนุษย์ว่า ปัจเจกบุคคลให้ความหมายกับข้อมูลเชิงสัญลักษณ์ที่ใช้แลกเปลี่ยนกับคน

อื่นๆว่าเป็นอย่างไร และความหมายจะถูกปรับเปลี่ยนไปตามกระบวนการตีความ และเฮร์เบิร์ต บลูเมอร์ (Herbert George Blumer) (1969) ที่กล่าวว่า บุคคลสร้างความเป็นจริงทางสังคมผ่านการกระทำร่วมกัน และเป็นรายบุคคล ซึ่งสิ่งที่สร้างสังคมคือผู้คนที่มีส่วนร่วมในการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ดังนั้นความเป็นจริงทางสังคมจึงมีอยู่ในบริบทของประสบการณ์ของมนุษย์เท่านั้น ซึ่งปฏิสัมพันธ์ที่ซับซ้อนระหว่างความหมาย วัตถุและพฤติกรรมนี้เป็นกระบวนการเฉพาะของมนุษย์ เพราะต้องใช้การตอบสนองทางพฤติกรรมตามการตีความสัญลักษณ์แทนที่จะตอบสนองทางพฤติกรรมตามสิ่งเร้าจากสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการพื้นฐานของการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Blumer, 1969) ดังนี้

1. บุคคลจะกระทำตามความหมายที่พวกเขามีต่อวัตถุ
2. ปฏิสัมพันธ์เกิดขึ้นภายในบริบททางสังคมและวัฒนธรรมที่เฉพาะเจาะจง ซึ่งวัตถุทางกายภาพและทางสังคม ตลอดจนสถานการณ์จะต้องกำหนดหรือจัดหมวดหมู่ตามแต่ละบุคคลให้ความหมาย
3. ความหมายเกิดจากปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่นและกับสังคม
4. ความหมายถูกสร้าง และมีการสร้างขึ้นใหม่อย่างต่อเนื่องผ่านการตีความกระบวนการระหว่างการโต้ตอบกับคนอื่น ๆ

ดังนั้น ความหมาย จึงมาถึงการรับรู้ และการตีความซ้ำๆ ในหมู่บุคคลอย่างต่อเนื่อง ไม่มีความหมายในตัวบุคคลหรือวัตถุที่บุคคลเผชิญหน้า พฤติกรรมของบุคคลจึงเกิดจากการตอบสนองต่อการตีความสถานการณ์ของบุคคล ดังนั้น การทำความเข้าใจด้วยแนวทางปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์จึงต้องมีความเข้าใจในกระบวนการที่บุคคลแต่ละคนใช้ในการตีความสถานการณ์ ประสบการณ์ และวิธีที่พวกเขาสร้างการกระทำระหว่างพวกเขาบุคคลอื่นในสังคม

ในประเด็นต่อมา คือ ประเด็นของคำว่าสถานการณ์ ซึ่งอยู่ภายใต้แนวคิดของกรอบทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์เช่นกัน เพราะอารมณ์เกิดจากการที่บุคคลตีความหมายสังคมของเขาจากประสบการณ์ ความเชื่อ และสิ่งที่ประกอบสร้างมาเป็นตัวตนของบุคคลในการตีความ และการมีส่วนร่วมในสถานการณ์ร่วมกันยังมีความเกี่ยวข้องกับศีลธรรมที่เป็นบรรทัดฐานในสังคมที่ส่งผ่านระหว่างกันของผู้คนในสังคม โดยที่นิยามของสถานการณ์ของแต่ละบุคคลยังมีผลต่อการกระทำของบุคคลได้ ดังนั้นคำว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้นบนถนนคือพลวัตของสถานการณ์ที่กำลังดำเนินไปบนถนนสถานการณ์เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้บุคคลกระทำการ หรือแสดงความโกรธออกมา ซึ่งเป็นการตอบสนองตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่คงที่บนถนน

ดังนั้น ประเด็นในการศึกษาอารมณ์ โดยเฉพาะอารมณ์โกรธนี้ จะใช้แนวคิดเรื่อง ตัวตน การปฏิสัมพันธ์ทางสัญลักษณ์ และสถานการณ์มาเป็นกรอบหลักในการทำความเข้าใจผู้ช้บรณยต์ในขณะที่เกิดอารมณ์โกรธ เนื่องด้วยตัวตนเป็นเงาสะท้อนของปัจเจกสภาพที่มีขนาดเล็ก หรือเบื้องหลังสภาพของปัจเจกบุคคลที่กำหนดอยู่เบื้องหน้าที่ปรากฏตัวและแสดงตนต่อสาธารณะของปัจเจกบุคคล และการแสดงตัวตนนั้นจะเกิดขึ้นต่อสถานการณ์ หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างเฉพาะเจาะจงเบื้องหน้าพวกเขา

การเลือกใช้ทฤษฎีในกลุ่มปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Social interactionism) นี้จึงหมายถึงการใช้แนวทางการศึกษาของสังคมวิทยาจุลภาค (Micro sociology) ในการศึกษาอารมณ์โกรธของผู้ช้บรณยต์ ซึ่งเป็นการให้น้ำหนักกับความสนใจและเข้าใจสิ่งที่เป็นส่วนย่อยของสังคม โดยใช้การศึกษาภาคสนามแบบสังเกตการณ์ (Observation) และเน้นที่มิตินึกคิด แนวคิดที่เกิดขึ้นภายใต้เงื่อนไขและบริบท (Context) ของคนหรือสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการเข้าไปศึกษา เน้นที่ปรากฏการณ์ จากนั้นก็พยายามที่จะเล่าเรื่องผ่านคำบอกเล่าของทุกคนในแต่ละฉาก แต่ละเรื่องราว เพื่ออธิบายถึงปฏิกริยาทางอารมณ์ของผู้คน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเป็นการพยายามให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์ และแสดงให้เห็นว่าเราผลิตอารมณ์ความรู้สึกของเราได้อย่างไรในบริบทของสังคม โดยให้ความใส่ใจในการใช้กระบวนการที่เกิดขึ้นทางร่างกายที่แสดงออกผ่านภาษากาย เชื่อมโยงเข้ากับกระบวนการทางอารมณ์ และมุ่งเน้นไปถึงกรอบสังคมภายนอกที่มีผลต่อกระบวนการของอารมณ์ ซึ่งเป็นกรอบสำคัญของการศึกษาสังคมวิทยาอารมณ์ที่มีการผนวกรวมการศึกษาอารมณ์ทั้งในแบบชีววิทยา จิตวิทยาสังคม และบริบทของสังคมที่เป็นการศึกษารวมชาติของตัวตน โครงสร้างทางสังคม และวัฒนธรรม เพราะชีวิตทางอารมณ์ของมนุษย์ มีทั้งด้านที่ซ่อนอยู่ และอยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์ อารมณ์เป็นสากล การแสดงออกทางอารมณ์ทั้งหมดได้รับการออกแบบมาเพื่อทำผลงานการเล่าเรื่องสำคัญ ๆ ในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในสังคม และมนุษย์จะปรับการแสดงออกทางอารมณ์ตลอดเวลาขึ้นอยู่กับว่าคนอื่น ๆ กำลังตอบสนองต่อพฤติกรรมของเราอย่างไร และอารมณ์ก็จะเปลี่ยนแปลงไปสู่ร่างกายของมนุษย์ ซึ่งในการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ มนุษย์จะสร้างเรื่องราวใหม่ๆ ในชีวิตให้เกิดขึ้น และความโกรธที่เกิดขึ้น บ่อยครั้งการผลิตกระทำการผ่านอารมณ์ ซึ่งเป็นความจริงที่อาศัยอยู่ในอัตลักษณ์ของมนุษย์แต่ละคนนั่นเอง ซึ่งการวิเคราะห์สรุบนี้นี้จะเน้นไปที่ปัจเจกบุคคลในแต่ละสถานการณ์ ทำให้การวิเคราะห์อารมณ์ซึ่งเป็นการศึกษาที่ค่อนข้างยากด้วยมีความสลับซับซ้อนนั้น สามารถตีความได้ชัดเจนขึ้นตามบริบทของสถานการณ์

2.5.2 แนวคิดเรื่องพื้นที่ (Space)

ในการศึกษาอารมณโรรสของผู้ขับรถยนต์ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษาโดยมีขอบเขตพื้นที่การศึกษา คือ กรุงเทพมหานคร (Bangkok metropolitan) ซึ่งเป็นบริบทภายใต้ความเป็นเมืองหรือมหานคร ที่มีความชัดเจนในความเป็นเมืองที่มีการขับเคลื่อนด้วยระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม และเต็มไปด้วยความหลากหลายของประชากรที่อพยพเข้ามาทำงานในเมือง ทำให้มีความหลากหลายของผู้คน และมีความเฉพาะตัวในการดำเนินชีวิตที่แตกต่างจากต่างจังหวัดหรือปริมณฑล ดังที่ หลุยส์ วีร์ธ (Louis Wirth) กล่าวไว้ว่า เมือง มีลักษณะที่ อาณาบริเวณอันจำกัด มีประชากรจำนวนมากทำให้มีความหนาแน่น และประชากรเหล่านี้มีความแตกต่างหลากหลายทางสังคม ซึ่งจะนำมาสู่วิถีชีวิตแบบเมืองรวมทั้งบุคลิกภาพแบบเมืองที่เฉพาะพิเศษ (Wirth, 1938) อีกทั้งทำให้คนในเมืองมีการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นเร้าต่างๆ ในชีวิตประจำวันด้วยความระมัดระวัง และต้องใช้สมองคิดคำนวณอยู่ตลอดเวลา ดังเช่นที่ เกออร์ก ซิมเมล (George Simmel) กล่าวไว้ว่า ผู้คนในมหานครสมัยใหม่ตอบสนองสิ่งต่างๆ ด้วยหัวสมองมากกว่าหัวใจ และในท้ายที่สุดพวกเขาก็ได้พัฒนาท่าทีวางเฉยไม่ใส่ใจ (blasé attitude) กับสิ่งเร้ารอบตัวขึ้นมาเพื่อเป็นภูมิคุ้มกันตนเองจากสภาพแวดล้อมภายนอก (Simmel, 1950) ซึ่งสิ่งนี้แสดงให้เห็นว่าระบบความนึกคิดของคนในเมือง ซึ่งในที่นี่คือ กรุงเทพมหานคร ได้สร้างระยะห่างระหว่างบุคคลขึ้นมา ยิ่งสังคมเมืองที่เป็นอยู่เติบโต หรือมีความพัฒนาไปมากขึ้นเท่าไร ความเป็นปัจเจกของบุคคลก็จะยิ่งขยายออกไปมากขึ้นเป็นเงาตามตัว

ความเป็นประจำวันของผู้คนในเมืองคือภาพสะท้อนของผลรวมของการกระทำ และการแสดงออกของปัจเจกชนในเมืองใหญ่ที่เกิดขึ้นจากการปรับตัวและรับมือกับการใช้ชีวิตในเมืองซึ่งอาจจะสะท้อนภาพของความกดดัน เครียด ของการมีชีวิตรอยู่และถูกขับเคลื่อนไปด้วยกลไกของการผลิตและการบริโภคของสังคมเมือง และการใช้ชีวิตในเมือง (สันต์ สุวัจนราภินันท์, 2552 อ้างถึงใน Henri Lefebvre, Critique of everyday life, volume1: Introduction (Translated by John Moore) (New York: Verso, 1991) ในมุมมองของ เลอเฟฟวร์ (Lefebvre) มุมมองวิถีชีวิตคนเมืองคือ ชีวิตประจำวันผ่านการให้ความหมายของคำว่า การดำรงชีพในแต่ละวัน (everyday) และ ความซ้ำซากจำเจ และความเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน (everydayness) ที่เกิดจากการที่บุคคลอยู่ภายใต้กลไก และอุดมการณ์ของเศรษฐกิจทุนนิยม ผลักให้ชีวิตวนเวียนอยู่ใน วงโคจรของการผลิต การบริโภค การผลิตซ้ำ ชีวิตประจำวันของผู้คนจึงถูกลดทอนลงสู่วัตถุ ทางเศรษฐกิจ (Elden, 2004 อ้างถึงใน กฤษญา ขำยัง, 2552)

แนวคิดพื้นที่ที่นำมาเป็นกรอบในการศึกษาครั้งนี้ คือ แนวคิดในเรื่องพื้นที่ ของ อ็องรี เลอแฟฟวร์ (Henri Lefebvre) (1991) ซึ่งอธิบายว่า การพิจารณาเมืองจะต้องพิจารณา ให้เห็นผู้คนในเมือง พิจารณาชีวิตในแง่มุมของ การใช้ชีวิต และชีวิตประจำวันในเมืองด้วย ซึ่งพื้นที่ในความคิดของ เลอแฟฟวร์ (Lefebvre) มีความหลากหลาย แปรเปลี่ยน ไม่คงที่ และที่สำคัญ เชื่อมโยงกับชีวิตผู้คน วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ (สันต์ สุวัจนราภินันท์, 2558) ในอีกนัยหนึ่งคือ คนอยู่กับเมืองและเมืองอยู่กับคน ดังนั้นเมืองจึงเป็นผลผลิตที่เกิดขึ้นจากคน ซึ่งผลจากการผลิตสร้างพื้นที่นั้นยังทำหน้าที่ในการผลิตซ้ำหรือปรับเปลี่ยนความสัมพันธ์ของผู้คนในสังคมต่อไปอย่างไม่รู้จบ (สันต์ สุวัจนราภินันท์, 2557) การให้ความสำคัญต่อเงื่อนไขของเมืองที่มีผลต่อชีวิตประจำวันของผู้คน ทำให้เขาเสนอแนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการที่ทำให้เกิดพื้นที่ (Spatialization) พื้นที่ในชีวิตประจำวัน (The everyday space) กระบวนการกลายเป็นเมือง (urbanization) และกระบวนการผลิตพื้นที่ (The production of space) ขึ้น

แนวคิดการผลิตพื้นที่ (The production of space) ที่เลอแฟฟวร์ (Lefebvre) เสนอเป็นการศึกษาพื้นที่เมืองภายใต้กรอบความคิดที่ว่า ความหมายของพื้นที่ถูกสร้างขึ้นภายใต้ความสัมพันธ์และการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ซึ่งเมื่อความหมายถูกสร้างขึ้นแล้ว ความหมายก็จะเปลี่ยนแปลงไปเรื่อยๆ ตามผู้คนที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ ดังนั้นพื้นที่จึงถูกผลิตสร้างขึ้นมาเป็นพื้นที่ทางสังคม โดยที่การผลิตทางสังคมมีความสัมพันธ์ระหว่างส่วนต่าง ๆ ได้แก่

1. พลังทางการผลิต (Force of production) พลังนี้เป็นผลของความสัมพันธ์ที่ไม่ใช่เพียงแค่ธรรมชาติ แต่หมายรวมถึงผลของความสัมพันธ์ ที่ไม่ใช่ระหว่างคนกับความรู้ เทคโนโลยี อุดมการณ์ และข้อมูลข่าวสาร

2. ความสัมพันธ์ทางการผลิต (Relation of production) ซึ่งเป็นตัวกำหนดกระบวนการผลิตตลอดจนกระบวนการบริโภคการแบ่งแรงงานว่าใครจะต้องทำอะไร เมื่อไหร่

ในประเด็นนี้ พื้นที่ทางสังคมที่เรียกว่าเมืองนั้นมีความซับซ้อน เนื่องด้วยการที่เมืองเป็นสิ่งสร้างทางสังคมที่มีการถือครองของปัจเจก (Private property) อยู่ในนั้นด้วย ผู้ที่มีส่วนกำหนดความหมายของพื้นที่เมืองจึงมีทั้งรัฐ สังคม กลุ่มคน และเจ้าของทรัพย์สินที่เป็นปัจเจก และพื้นที่ทางสังคมเป็นอาณานิคมที่รวบรวมเอาสิ่งที่ถูกสร้าง และความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ มาไว้ด้วยกัน ดังนั้นพื้นที่ทางสังคมจึงเป็นที่ที่เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างการผลิตทางสังคม (Social production) และการผลิตหรือ การผลิตซ้ำทางสังคม (Social reproduction) (Lefebvre, 1991) ทั้งนี้ พื้นที่ทางกายภาพนั้นจะเป็นแรงกระทำต่อการผลิตซ้ำกรอบโมทัศน์ของความสัมพันธ์ทางสังคม ซึ่งเลอแฟฟวร์มองความสัมพันธ์ของพื้นที่กายภาพ

และพื้นที่เชิงมโนทัศน์ ในลักษณะการถ่ายทอดเชิงพลวัตใน 3 องค์ประกอบ คือ ภาพตัวแทนของพื้นที่ (The representations of space) และ พื้นที่ภาพแทน (The representational space) และ ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (Spatial practice) จนนำไปสู่การผลิตซ้ำความหมายใหม่ตลอดมา ซึ่งได้กล่าวถึงมโนทัศน์เรื่องการสร้างพื้นที่ ประกอบด้วย

1. ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (Spatial practices) เป็นปฏิบัติการที่ผลิต (Produce) และ ผลิตซ้ำ (Reproduce) ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของความหมาย/รหัสหมายของพื้นที่ (Spatial Code) ที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อกำหนดรูปแบบการใช้พื้นที่ และกฎระเบียบในพื้นที่ โดยเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นแบบ มีลักษณะปฏิสัมพันธ์กันอย่างมีเหตุผล โดยความหมาย/รหัสหมาย (Code) ที่ผู้คนให้กับพื้นที่นี้จะมีการ เปลี่ยนแปลงตลอดเวลาเนื่องจากผู้ที่มีอำนาจในการสถาปนาความหมายมีหลายกลุ่ม และหลาย สถานการณ์ ซึ่งหมายถึง Perceived space เนื่องด้วยพื้นที่ที่ถูกมองว่ามีความหมายควรรวมถึง กระบวนการทำให้ความหมายกลายเป็นความจริงทางสังคม

2. ภาพตัวแทนของพื้นที่ (The representations of space) หมายถึง พื้นที่ที่มีอยู่ใน ความรู้สึกคิดของผู้คน (Conceptualization space) เป็นพื้นที่ที่จะใช้ความรู้ความเข้าใจสำหรับการ จัดการใช้ประโยชน์ โดยพิจารณาจากส่วนประกอบของพื้นที่ ซึ่งเป็น Conceived space ที่หมายถึงการ ให้ความหมายพื้นที่เชิงมโนทัศน์ที่มาจากองค์ความรู้แต่ละสาขา เน้นการจัดลำดับชั้น (Order) กับส่วนอื่น ในกระบวนการผลิต

3. พื้นที่ภาพแทน (Representational space) เป็นพื้นที่แสดงความมีชีวิต อารมณ์ และสุนทรียภาพ ซึ่งสะท้อนออกมาด้วยภาพลักษณ์ ความทรงจำ และสัญลักษณ์ เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะ ของความสัมพันธ์ทางสังคม (Social space) ที่มีการใช้พื้นที่และมีการสร้างความหมายของผู้คนที่มี แตกต่างและหลากหลาย ทำให้พื้นที่ไม่หยุดนิ่ง มีความเคลื่อนไหวและมีชีวิต ที่หมายถึง Lived space ทั้งนี้ พื้นที่ภาพแทนจะเป็นพื้นที่ที่มีการปะทะ ประสาน และต่อรองความหมายที่เกิดขึ้นจากฝ่ายต่าง ๆ ทั้งนี้ปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นของผู้คนในพื้นที่เกิดขึ้นจากการใช้พื้นที่ดังกล่าวแล้วมีการตีความหรือมีการให้ ความหมายที่ไม่เหมือนกัน

การที่ เลอเฟฟวร์ (Lefebvre) (1991) ได้เสนอแนวคิดการผลิตพื้นที่ (The production of space) และได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 ระดับข้างต้นมีความเกี่ยวข้องกันในความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ (Spatial relationship) ระหว่างกัน ซึ่งอธิบายได้ว่า พื้นที่ทางกายภาพ (Physical space) หมายถึง พื้นที่เชิง รูปธรรม รับรู้ มองเห็น สังเกตได้ด้วยตา และสามารถระบุตำแหน่งที่ตั้ง และสัมผัสได้ ส่วนพื้นที่ทาง ความคิด หรือพื้นที่ทางมโนทัศน์ (Mental space) หมายถึง พื้นที่ที่ถูกสร้างขึ้นมาจากการนึกคิด ความ

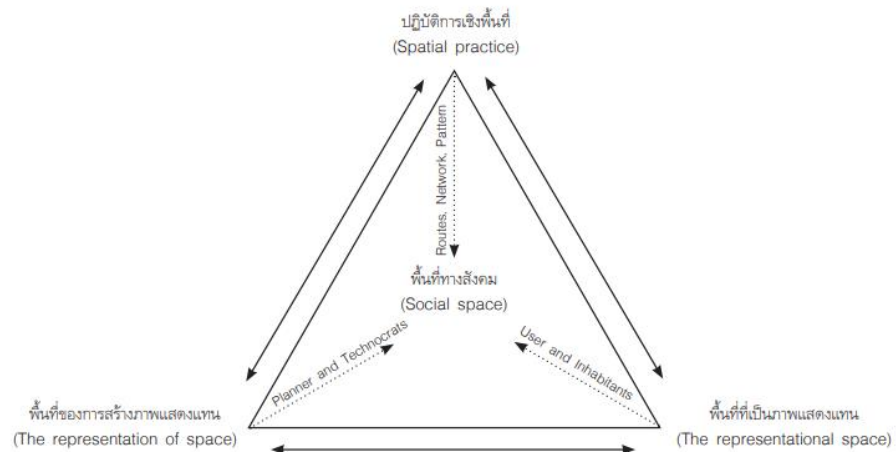
เชื่อ หรือทัศนคติภายใน และแสดงออกไปสู่พื้นที่ทางกายภาพ และสุดท้าย พื้นที่ทางสังคม (social space) หมายถึง พื้นที่ที่ประกอบสร้างขึ้นมาระหว่างพื้นที่ทางกายภาพกับพื้นที่ทางความคิด เป็นพื้นที่ของการปฏิสัมพันธ์เพื่อสร้างตัวตน ประสบการณ์ร่วม และความหมาย ทำให้เราเห็นถึงความสัมพันธ์ดังนี้

ความสัมพันธ์ของกรอบในการอธิบายแนวคิด Spatial Triad ของ Henri Lefebvre

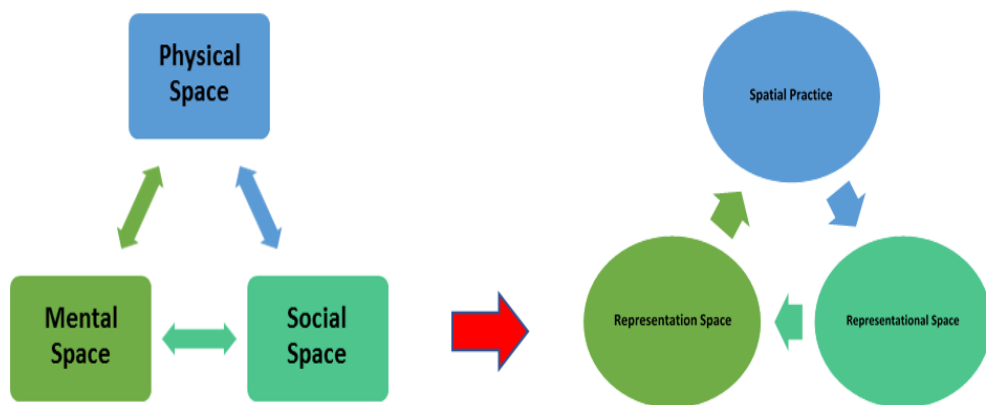
พื้นที่ 3 ระดับ	ความสัมพันธ์เชิงพื้นที่	การผลิตพื้นที่
พื้นที่ทางกายภาพ (Physical space)	พื้นที่ที่ถูกมองว่ามีความหมาย ควรรวมถึงกระบวนการทำให้ ความหมายกลายเป็นความจริง ทางสังคม (Perceived space)	ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (Spatial practice)
พื้นที่ทางความคิด หรือพื้นที่ทางมนทัศน์ (Mental space)	การให้ความหมายพื้นที่ เชิงมนทัศน์ที่มาจากองค์ความรู้ แต่ละสาขา (Conceived space)	ภาพตัวแทนของพื้นที่ (The representation of space)
พื้นที่ทางสังคม (Social space)	พื้นที่ที่มีการปะทะ ประสาน และ ต่อรองความหมายที่เกิดขึ้นจาก ฝ่ายต่างๆ จากปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น ของผู้คน (Lived space)	พื้นที่ภาพแทน (The representational space)

การผลิตพื้นที่ : อ็องรี เลอเฟฟวร์ (Henri Lefebvre)

(Lefebvre, 1991)



แผนภาพที่ 1 แนวคิดการผลิตพื้นที่ของ Henri Lefebvre



ในแผนภาพดังกล่าว จะเห็นได้ว่า มโนทัศน์เรื่องพื้นที่ทั้ง 3 ระดับ มีความสัมพันธ์กัน โดยที่กรอบแนวคิดจะให้ความเข้าใจในเรื่องความสัมพันธ์เชิงความหมายของกระบวนการสร้างภาพแวดล้อมทางกายภาพ (Physical space) ที่สัมพันธ์โดยตรงกับพื้นที่ทางสังคม (Social space) และพื้นที่เชิงมโนทัศน์ (Mental space) ว่ากระบวนการสร้างความเข้าใจของคนเราที่มีต่อพื้นที่กายภาพเกิดขึ้น โดยมีลักษณะและกระบวนการอย่างไรที่นำมาสู่การมองพื้นที่ใน 3 ลักษณะ ได้แก่ 1) Spatial

space 2) The representation of space และ 3) Representational space ที่แสดงให้เห็นการประกอบสร้างความหมายของพื้นที่ในความคิดของคน โดยที่พื้นที่ทางกายภาพเป็นตัวแสดง (Subject) ที่ส่งผลให้เกิดความรู้ความเข้าใจ หรือสำนึกรู้ต่อพื้นที่บางประการร่วมกันในสังคมจากการปฏิบัติกิจกรรมผ่านพื้นที่ทางกายภาพ จนสังคมผ่านกระบวนการปฏิสัมพันธ์พื้นที่และความหมาย และความเข้าใจ (The representational space) จนผลิตภาพตัวแทนของพื้นที่ (The representation space) ออกมา

2.5.3 การประยุกต์แนวคิดทฤษฎีมาใช้ในการศึกษา

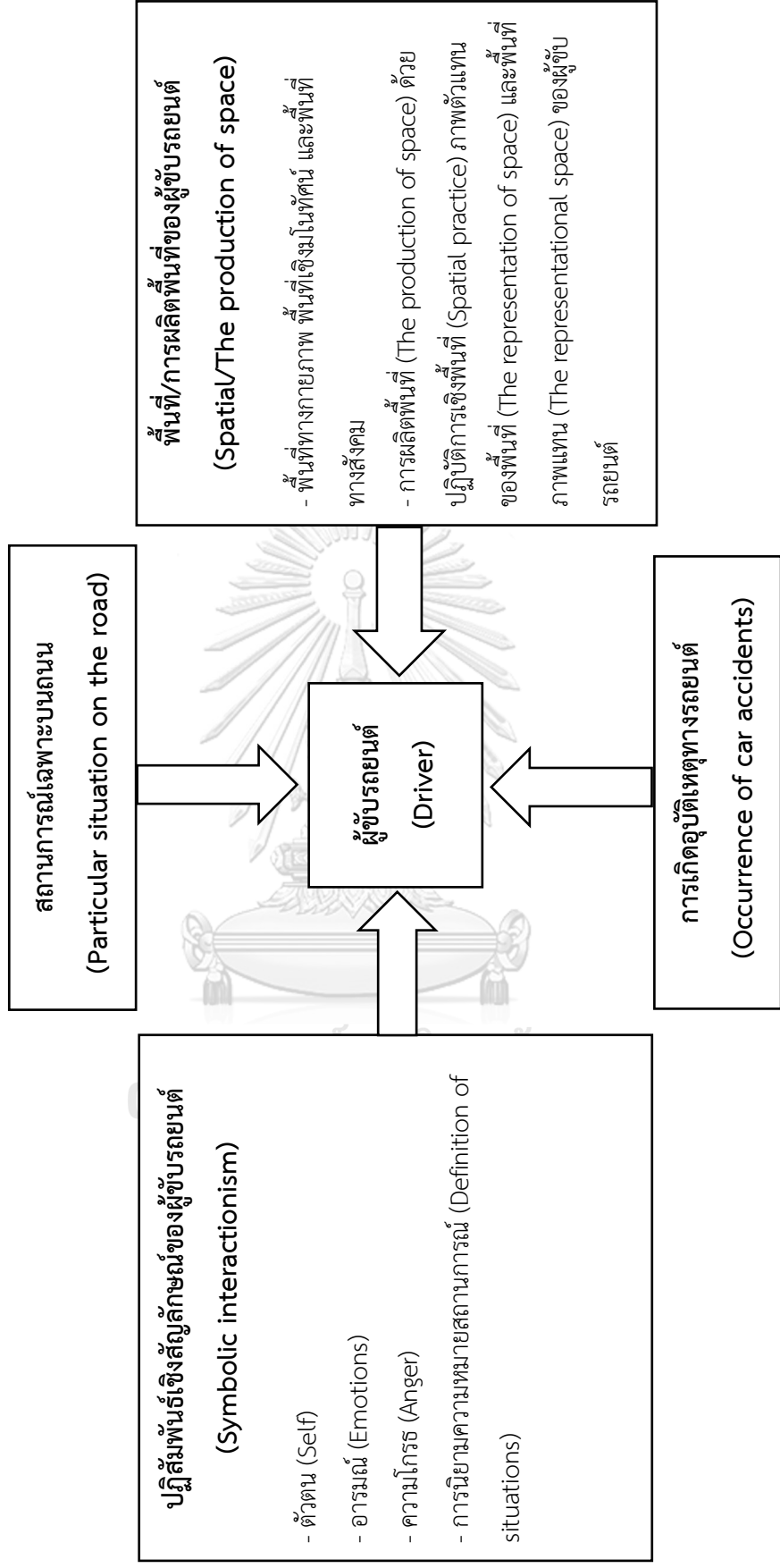
สำหรับการศึกษาคำนี้ ประเด็นหลักคือการฉายภาพอารมณ์โกรธของมนุษย์ว่ามีความซับซ้อน ทั้งจากกระบวนการในการเกิดอารมณ์ที่มีความสัมพันธ์กันระหว่างร่างกาย สถานการณ์ และบริบทต่างๆ ซึ่งสาเหตุของความโกรธนั้นก็ยังมีอีกด้วย ในการศึกษาครั้งนี้จึงมีสมมุติฐานว่า ประเด็นเรื่องความเป็นมหานคร ความเป็นเมือง และปัญหาเรื่องพื้นที่นั้นก่อให้เกิดปัญหาในการดำรงชีวิตในชีวิตประจำวันของผู้คน และทำให้คนที่อาศัยอยู่มีกระบวนการในการสร้างความหมาย และมีทัศนคติต่อพื้นที่ในรูปแบบที่ต่างกัน เช่น การตีความพื้นที่ของบุคคลแต่ละคนต่างก็ตีความพื้นที่ส่วนตัว พื้นที่สาธารณะแตกต่างกันตามประสบการณ์ของตน และการสร้างความหมายของแต่ละบุคคล ซึ่งสิ่งนี้เองทำให้เกิดการกระบวนการสร้างพื้นที่ในความรู้สึกนึกคิดผ่านการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันในชีวิตประจำวัน ซึ่งความคิด และมุมมองนี้จะไม่กล่าวถึง และไม่แสดงออกต่อบุคคลอื่นในสถานการณ์ปกติ แต่เมื่อมีสิ่งกระตุ้นหรือเร้าให้เกิดอารมณ์ในด้านลบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอารมณ์โกรธ มุมมองเรื่องพื้นที่ก็จะถูกแสดงออกมา

การแสดงออกถึงมุมมองเชิงพื้นที่ของบุคคล หากพิจารณาตามแนวคิดทฤษฎีของ อ็องรี เลอเฟฟวร์ (Henri Lefebvre) แล้ว จะพบว่า พื้นที่ (Space) เป็นผลผลิตที่ถูกผลิตขึ้นอย่างมีกรอบกติกา และมีเงื่อนไขของการใช้ชีวิตของผู้คนฝังอยู่ ซึ่งหากเราเข้าใจกระบวนการผลิตก็จะเข้าใจความเป็นเมือง และหากเราต้องการจะทำการปรับเปลี่ยน ก็ต้องเริ่มจากกระบวนการผลิตนั้น ซึ่งจุดเริ่มต้นกระบวนการคือ ความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่และผู้คน โดยเฉพาะพื้นที่ที่ถูกผลิตขึ้นจากความสัมพันธ์ทางสังคม หรือที่เรียกว่า “พื้นที่ทางสังคม” (Social space) เพราะพื้นที่ทางสังคมนี้มีความเฉพาะเจาะจงที่จะสามารถผสมผสานรอยแยกของความคิดระหว่างการแบ่งพื้นที่ที่เกิดขึ้นในความคิด (Mental space) กับพื้นที่ทางกายภาพ (Physical space) และหากจะนำเอาแนวคิดพื้นที่ 3 ลักษณะ (Spatial triad) มาใช้ในการอธิบายความสัมพันธ์ระหว่าง เมือง ถนน รถยนต์ และคนขับ ซึ่งเป็น

องค์ประกอบหลักของการศึกษา นอกจากนี้ แนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ หรือการให้ความหมายของพื้นที่สาธารณะที่สามารถเป็นได้ทั้งรูปธรรมและนามธรรม เป็นพื้นที่ทางกายภาพที่กำหนดขอบเขตไว้แน่นอน และพื้นที่ที่ไม่มีขอบเขตแน่นอนจะถูกนำมาพิจารณาในการวิเคราะห์ด้วย

อาจกล่าวให้ชัดเจนขึ้นได้ว่า ประเด็นหลักในการศึกษาคครั้งนี้ คือ การศึกษาการประกอบสร้างพื้นที่เมื่อเกิดอารมณ์โกรธของผู้ขบถยนต์ใน ซึ่งเป็นการศึกษาผ่านปัจเจกบุคคลที่เป็นผู้ให้ข้อมูล โดยในการศึกษาด้วยวิธีการแบบสังคมวิทยาจุลภาค เพื่อทำความเข้าใจ อารมณ์โกรธที่เกิดจากตัวตน การประกอบสร้างพื้นที่ในเชิงความนึกคิดของบุคคล และการเกิดอุบัติเหตุว่ามีความเชื่อมโยง และสัมพันธ์กันผ่านการเกิดสถานการณ์ หรือสถานการณ์เฉพาะที่เกิดขึ้นบนท้องถนนซึ่งผู้เขียนคาดหวังไว้ว่าการศึกษาในครั้งนี้ อาจจะเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยทำความเข้าใจปรากฏการณ์การแสดงอารมณ์โกรธ บนท้องถนนของผู้ขบถยนต์ ที่ในปัจจุบันได้กลายเป็นอีกปัญหาใหญ่ปัญหาหนึ่งที่สร้างผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของผู้คนในเมืองใหญ่ ซึ่งการทำความเข้าใจนี้อาจเป็นแนวทางที่สามารถนำไปสู่ทางออกในการแก้ไขปัญหาการจราจรในสังคมระดับมหภาคได้

2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual framework)



บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

เมื่อสภาพปัญหาบนท้องถนน อันเกิดจากความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ จนหลายกรณีกลายเป็นการทะเลาะวิวาท หลายกรณีทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นเพียงเพราะอารมณ์โกรธที่เกิดขึ้นจากสถานการณ์ ที่กระตุ้นเร้า จนทำให้ส่งผลต่อการจราจรของคนในกรุงเทพมหานครที่มีปัญหาความติดขัด และปัญหาเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนที่ทุกคนในสังคม รัฐและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่างก็ให้ความสำคัญและตระหนักว่าส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของปัจเจกบุคคลในกรุงเทพมหานครเป็นอย่างมาก และมุ่งแก้ไขปัญหานี้ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ภาครัฐได้ออกมีหลายมาตรการทั้งการบังคับใช้กฎหมาย การมุ่งปรับสภาพเส้นทางการจราจรทางกายภาพ การใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยบนท้องถนน แต่วิธีการดังกล่าวก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาระบบการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ได้ตามที่คาดหวัง รัฐจึงเปลี่ยนแนวทางใหม่เพราะตระหนักได้แล้วว่าต้องแก้ปัญหากับคน เพราะอารมณ์โกรธ การขับที่ก้าวร้าว การไม่เคารพกฎจราจร และการขับที่สุ่มเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากตัวบุคคล เช่น การขับปาดหน้า การแซงรถกะทันหัน เป็นต้น

จากมุมมองข้างต้นรวมถึงข้อโต้แย้งหลักของงานวิจัยที่ว่า การแสดงออกถึงอารมณ์โกรธของผู้ขับขี่รถยนต์มักจะนำเสนอมุมมองเชิงพื้นที่ที่มีความสลับซับซ้อน เนื่องด้วยขณะที่พวกเขาเผชิญหน้ากับอารมณ์โกรธ มุมมองที่เกี่ยวกับพื้นที่จะถูกถ่ายทอดออกมาได้ยากกว่าในสถานการณ์ปกติ ซึ่งกระบวนการดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการสร้างตัวตนของบุคคลเหล่านั้น ดังนั้นงานวิจัยชิ้นนี้จึงมีความมุ่งหวังที่จะเป็นส่วนหนึ่งในการทำความเข้าใจ และแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงประเด็นมากยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยเลือกใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ที่มีพื้นฐานปรัชญาแบบธรรมชาตินิยม (Naturalism) ซึ่งเป็นการวิจัยที่มุ่งเน้นอธิบายกระบวนการของปรากฏการณ์ทางสังคมจริงที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์กับสภาพแวดล้อม โดยอาศัยมิติทางสังคม และวัฒนธรรมเป็นหลัก อีกทั้งลักษณะระเบียบวิธีวิจัยสามารถตอบคำถามหลักของการวิจัยได้อย่างครบถ้วน ส่วนวิธีการและเครื่องมือในการวิจัยเลือกใช้หลายวิธีการผสมผสานเพื่อความยืดหยุ่นในการดำเนินการวิจัย แต่จุดเน้นสำคัญอยู่ที่การวิจัยในสภาพธรรมชาติ (Natural setting) กล่าวคือ เป็นการศึกษาพฤติกรรมหรือปรากฏการณ์ในขณะที่สิ่งเหล่านั้นกำลังดำเนินอยู่ตามสภาพธรรมชาติ คือขณะที่กรณีศึกษาขับรถบนถนน โดยที่นักวิจัยจะเฝ้าสังเกตและจดบันทึกถึงสิ่งที่เกิดขึ้นและสถานการณ์ที่ดำเนินไป ซึ่งวิธีการได้มาของข้อมูลมีลักษณะของให้คำตอบที่ปรากฏขึ้นเองตามธรรมชาติและลักษณะเฉพาะของกรณีศึกษาแต่ละคน จากนั้นนำข้อมูลมาสรุปและวิเคราะห์โดยการตีความสร้าง

ข้อสรุปแบบอุปนัย (Inductive analysis) (ชาย โปธิสิตา, 2554) สรุประเบียบวิธีวิจัยที่ใช้ในการศึกษาดังนี้

3.1 วิธีกรวิจัย

3.1.1 การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research)

การศึกษาวิจัยนี้ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพตามหลักปรัชญาสังคมนิยมนิยม (Interpretivism) มุ่งทำความเข้าใจความหมายทางสังคม ความคิด ความเชื่อ ค่านิยมทัศนคติ เหตุผล ที่นำไปสู่การกระทำทางสังคม (Social action) ของผู้ขั้บรณนต์ซึ่งเป็นตัวแสดงด้วยวิธีการตีความ (Interpretive method)

3.1.2 แนวทางการตีความ (Interpretive approach)

ในการสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย (Inductive analysis) เพื่อสร้างข้อสรุป (Inference) จากสิ่งที่ค้นพบใช้แนวทางการตีความ โดยมุ่งเน้นไปที่ความหมายและการใช้เทคนิควิธีการที่หลากหลายเพื่อสะท้อนแง่มุมต่าง ๆ



แผนภาพที่ 2 กระบวนการการสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

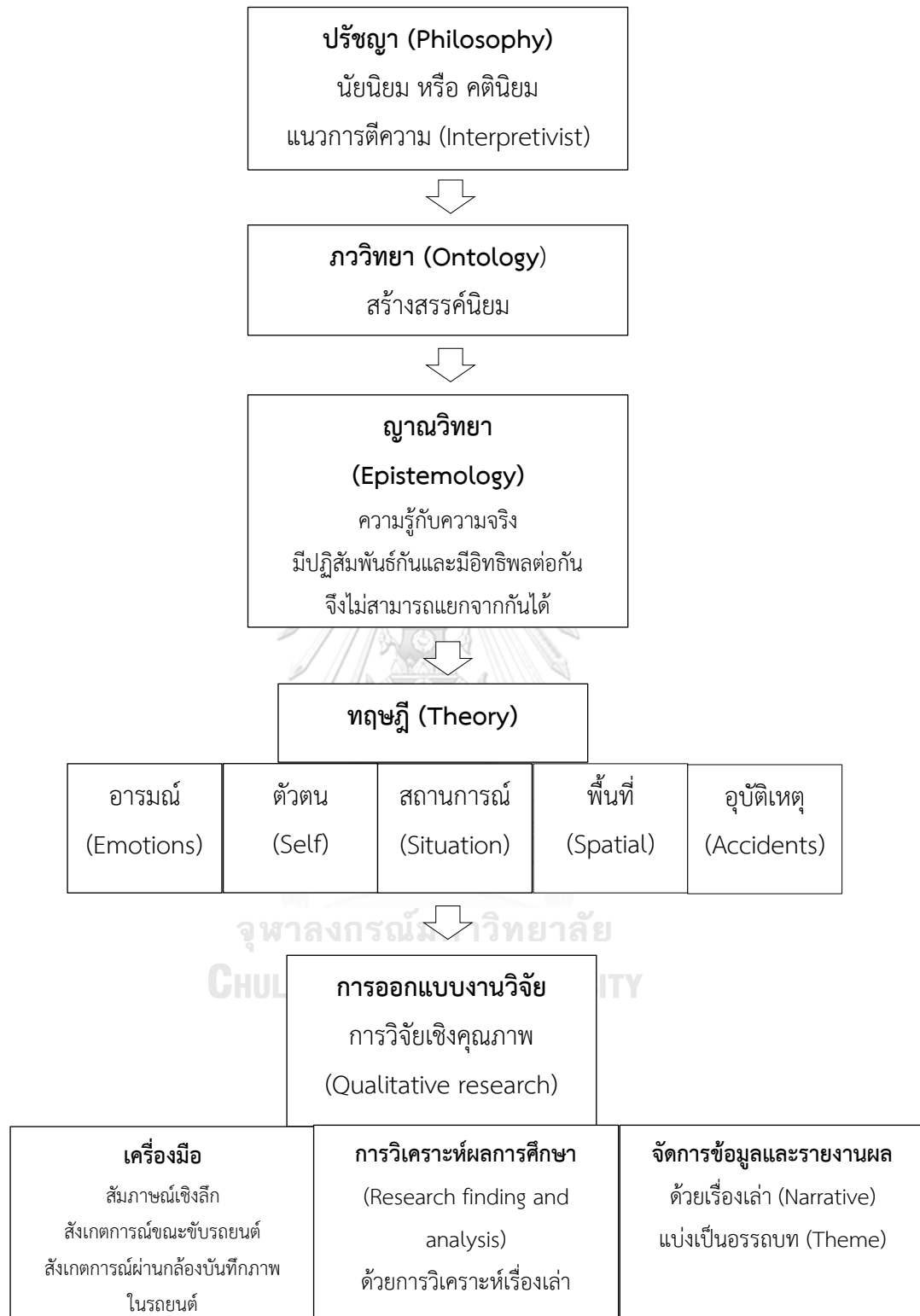
CHULALONGKORN UNIVERSITY

3.1.3 ขั้นตอนการวิจัย

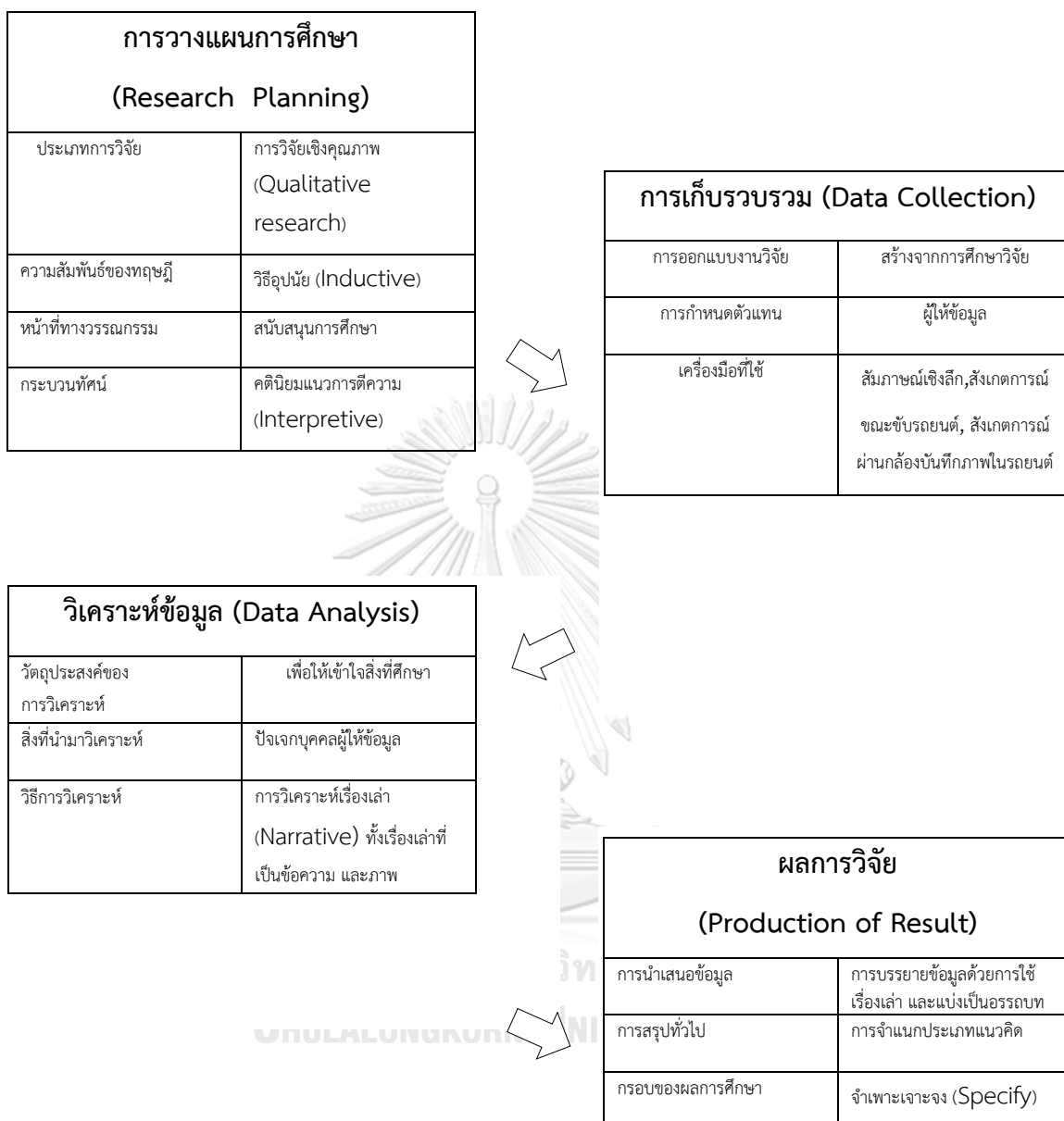
เริ่มจากการเลือกหัวข้อ (Topic) การกำหนดคำถามวิจัย การเก็บข้อมูลด้วยการสังเกตการณ์และสัมภาษณ์เชิงลึก การตีความข้อมูล สร้างการอธิบายขั้นต้น การเก็บข้อมูลเพิ่มเติมด้วยการสังเกตการณ์ผ่านกล้องบันทึกภาพในรถยนต์เพื่อทดสอบคำอธิบายการตีความขั้นต้นซ้ำ และหาข้อสรุป

3.1.4 ศึกษาข้อมูลภาคสนามเพื่อรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยลงศึกษาข้อมูลในภาคสนามเพื่อรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองด้วยการใช้วิธีการทางธรรมชาติของการรวบรวมข้อมูลงานวิจัย



แผนภาพที่ 3 แสดงความสัมพันธ์ของระเบียบวิธีวิจัย (Methodology)



แผนภาพที่ 4 แสดงการออกแบบการวิจัยในการศึกษาวิจัย

จากแผนภาพที่ 3 แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ของระเบียบวิธีวิจัย (Methodology) และแผนภาพที่ 4 แสดงให้เห็นถึงการออกแบบการวิจัยในการศึกษาวิจัยเรื่องสถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

ว่าทุกกระบวนการ ทุกขั้นตอนและทุกองค์ประกอบมีความเชื่อมโยงกันอย่างไรตั้งแต่ปรัชญา ภาววิทยา ญาณวิทยา ทฤษฎีที่นำมาใช้ การออกแบบการวิจัย และกระบวนการในวิจัย

3.2 การเก็บข้อมูล (Data collection)

3.2.1 การเก็บข้อมูลเชิงเอกสาร (documentary research)

เป็นการเก็บข้อมูลจาก ตำรา หนังสือ เอกสารงานวิจัย วิทยานิพนธ์ บทความ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รวมถึงข้อมูลเชิงสถิติการเกิดอาرمณ์โกรธ การเกิดอุบัติเหตุการจราจร ข้อมูลการแจ้งความคดีที่เกี่ยวข้องกับการทะเลาะวิวาทบนถนนของผู้ขับขี่รถยนต์และที่มีความเกี่ยวข้องของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นที่มีบทบาทในประเด็นที่ต้องการศึกษา ซึ่งการเก็บข้อมูลส่วนนี้เพื่อกลั่นกรองเนื้อหาที่สามารถนำมาสร้างเป็นกรอบแนวความคิดตอบสนองคำถามหลักของงานวิจัยและเพื่อประโยชน์ในการนำมาวิเคราะห์ เปรียบเทียบ ตลอดจนช่วยให้เข้าใจถึงความสัมพันธ์ระหว่างมุมมองต่างๆ จากพื้นฐานที่เป็นแนวคิดและทฤษฎีกับปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

3.2.2 การศึกษาภาคสนาม (Field work)

พื้นที่ในการศึกษาภาคสนาม คือพื้นที่ที่เกิดปรากฏการณ์ คือบนถนนและเส้นทางสัญจรทางบกเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร โดยกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลขั้นตอนในการดำเนินการ ดังนี้

3.2.1 กำหนดปัญหาหรือหัวข้อ รวมถึงข้อคำถามและวัตถุประสงค์ในการวิจัยให้เหมาะสม และชัดเจน เพื่อสนับสนุนให้กระบวนการค้นคว้าจากการทบทวนวรรณกรรมมีความเฉพาะเจาะจงและตรงประเด็น

3.2.2 กำหนดประชากร และออกแบบกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่เหมาะสมกับปรากฏการณ์ที่ผู้วิจัยกำลังศึกษา คือ ความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์

3.2.3 ออกแบบเครื่องมือและเทคนิคที่ใช้ในการศึกษา เพราะเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล ต้องสามารถแสดงให้เห็นถึงการเคลื่อนไหวของอารมณ์ผู้ให้ข้อมูลได้ชัดเจน

3.2.4 เก็บข้อมูลภาคสนามด้วยเครื่องมือในพื้นที่ และตามกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ได้ออกแบบไว้

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เนื่องจากการวิจัยเป็นการศึกษาอารมณ์โกรธของผู้ให้ข้อมูล ซึ่งเป็นการศึกษาเรื่องที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลันแบบเฉพาะเจาะจงในแต่ละสถานการณ์ จึงต้องใช้วิธีการและเทคนิคที่หลากหลายประกอบด้วย

3.3.1 การสังเกตการณ์ (Observation) ในขณะที่ผู้ให้ข้อมูลขับรถบนถนนในสถานการณ์จริง

3.3.2 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ภายหลังจากที่ขับรถเรียบร้อยแล้ว และใช้เทคนิคอื่นร่วมด้วยตามความเหมาะสม ได้แก่ การใช้เทคนิคภาพถ่าย (Photo voice) การจดบันทึก (Field note) เป็นต้น โดยเน้นบรรยากาศแบบธรรมชาติ (Naturalistic) และใช้แนวคำถามด้วยแบบสอบถามที่โครงสร้างที่นักวิจัยสร้างขึ้นเพื่อเตรียมไว้ถาม

3.3.3 การสังเกตการณ์ผ่านกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) ที่ติดตั้งในห้องโดยสาร เพื่อความเป็นธรรมชาติของเหตุการณ์บนถนนเพื่อสังเกตอารมณ์ และสถานการณ์ที่เกิดขึ้นของผู้ขับรถ ภายหลังจากนั้นจึงจะถูกนำมาวิเคราะห์และตีความโดยผู้วิจัย

ทั้งนี้ การออกแบบเครื่องมือในการเก็บข้อมูลที่หลากหลายได้ถูกนำมาใช้ในการตรวจสอบความถูกต้องและน่าเชื่อถือของข้อมูลที่เรียกว่า การใช้ต่างวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล (Method triangulation) ในรูปแบบของเทคนิคสามเส้าด้วย

3.4 กรณีศึกษา (Case Study)

กำหนดกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) โดยพิจารณาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และเลือกกรณีศึกษา (Case study) โดยเริ่มต้นจากการคัดเลือกจากบุคคลที่ผู้วิจัยรู้จักในเบื้องต้น จำนวน 10 คน จากการติดตามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการทะเลาะวิวาทหรือการแสดงความโกรธบนถนน ซึ่งแสดงให้เห็นอย่างเปิดเผยบนเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social media) จากนั้นจึงใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบลูกโซ่ หรือ Snowball จากบุคคลที่ผู้วิจัยรู้จัก หรือกรณีศึกษาที่ได้สัมภาษณ์แล้วแนะนำ โดยการให้ผู้แนะนำซึ่งรู้จักกับบุคคลนั้นเป็นผู้ช่วยติดต่อบุคคล และขออนุญาตก่อนที่ผู้วิจัยจะติดต่อไป จนได้ครบจำนวน 20 คน หรือจนข้อมูลเริ่มซ้ำ

3.4.1 กรณีศึกษาในระยะสังเกตการณ์การขับรถยนต์และสัมภาษณ์เชิงลึก

เป็นผู้มีคุณสมบัติตามที่กำหนด ได้แก่

1. เป็นผู้ขับรถยนต์ที่เป็นบุคคลทั่วไปที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถยนต์โดยสารสาธารณะ (Taxi) ในเขตพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร

2. เป็นผู้ขับรถยนต์ที่เคยมีประสบการณ์ความโกรธ การทะเลาะวิวาทบนถนน หรือเคยมีปากเสียงกับผู้ขับรถยนต์รายอื่นบนถนน

3. เป็นผู้ที่ยินยอมให้ความร่วมมือกับนักวิจัย

จากการคัดเลือก ได้กรณีศึกษา จำนวน 20 คน ประกอบด้วย

1. เพศ ได้แก่ เพศชาย จำนวน 12 คน และเพศหญิง 8 คน

2. อายุ ได้แก่ อายุระหว่าง 20-30 ปี จำนวน 2 คน อายุระหว่าง 30-40 ปี จำนวน 7 คน อายุระหว่าง 40-50 ปี จำนวน 10 คน และอายุระหว่าง 50-60 ปี จำนวน 1 คน

3. ประกอบอาชีพ ได้แก่ ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 2 คน ขับรถแท็กซี่ (Grab) จำนวน 2 คน พนักงานบริษัท จำนวน 2 คน ข้าราชการ จำนวน 2 คน สถาปนิก จำนวน 1 คน และทำงานในวงการภาพยนตร์ จำนวน 1 คน

3.4.2 กรณีศึกษาในระยะการติดกล้องบันทึกภาพในรถยนต์

หลังจากเก็บข้อมูลในระยะที่ 2 มีการคัดเลือกกรณีศึกษาเข้าสู่ระยะของการติดกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ จำนวน 10 คน โดยคุณสมบัติคือ

1. เป็นผู้ให้ข้อมูลที่มีความถี่ในการโกรธและการแสดงความโกรธในขณะที่ขับรถยนต์

2. มีความสมัครใจให้ผู้วิจัยติดกล้องบันทึกภาพในรถยนต์เพื่อสังเกตการณ์

จากการคัดเลือก ได้กรณีศึกษา จำนวน 10 คน ประกอบด้วย

1. เพศ ได้แก่ เพศชาย จำนวน 9 คน และเพศหญิง 1 คน

2. อายุ ได้แก่ อายุระหว่าง 30-40 ปี จำนวน 5 คน อายุระหว่าง 40-50 ปี จำนวน 4 คน และอายุระหว่าง 50-60 ปี จำนวน 1 คน

3. ประกอบอาชีพ ได้แก่ ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 1 คน ขับรถแท็กซี่ (Grab) จำนวน 2 คน พนักงานบริษัท จำนวน 3 คน ข้าราชการ จำนวน 2 คน สถาปนิก จำนวน 1 คน และทำงานในวงการภาพยนตร์ จำนวน 1 คน

3.5 วิธีการดำเนินการเก็บข้อมูล

ในส่วนของวิธีการดำเนินการวิจัยนั้น แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ในการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล ได้แก่ ระยะที่ 1 คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลตามเกณฑ์การคัดเลือกที่ได้กำหนดไว้ ในระยะที่ 2 เป็นการสังเกตการณ์ (Observation) ในขณะขับรถยนต์ และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) และระยะที่ 3 เป็นการสังเกตการณ์ด้วยการใช้เทคนิคกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) ซึ่งในท้ายที่สุดแล้ว ข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลจะถูกคัดเลือก โดยใช้วิธีเลือกตัวอย่างกรณีหลากหลาย (Maximum variation sampling) เพื่อเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างให้มีความหลากหลายและมีสถานการณ์ที่เพียงพอกับความต้องการในการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูล สำหรับขั้นตอนในการวิจัยภาคสนาม มีรายละเอียด ดังนี้

ระยะที่ 1 เริ่มต้นจากการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) โดยกลุ่มคนที่เป็นกรณีศึกษา ได้แก่ ผู้ขับรถยนต์ที่เป็นบุคคลทั่วไปที่ใช้รถยนต์ส่วนตัว รวมถึงรถยนต์โดยสารสาธารณะ (Taxi) ในเขตพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร และเป็นผู้ขับรถยนต์ที่เคยมีประสบการณ์การโกรธ การทะเลาะวิวาทบนถนน หรือมีปากเสียงกับผู้ขับรถยนต์รายอื่น โดยในเบื้องต้น คัดเลือกจากบุคคลที่ผู้วิจัยรู้จักและมีคุณสมบัติตามที่กำหนดดังกล่าว จำนวน 10 คน หลังจากนั้นใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบลูกโซ่ (Snowball sampling) จากบุคคลที่ผู้วิจัยรู้จัก หรือกรณีศึกษาที่คัดเลือกไว้เป็นผู้แนะนำ เพื่อให้การศึกษาสามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่มีประสบการณ์ความโกรธบนท้องถนนเป็นไปได้อย่างกว้างขวาง และมีความหลากหลายของข้อมูล

ระยะที่ 2 ขั้นตอนการสังเกตการณ์ (Observation) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ซึ่งในการวิจัยขั้นตอนนี้เรียกว่า ขั้นตอนการสังเกตการณ์การขับรถและสัมภาษณ์โดยเป็นการขออนุญาตไปนั่งในรถยนต์กับกรณีศึกษาที่ได้รับการคัดเลือกมา เน้นที่ความเป็นธรรมชาติในการสนทนา (Naturalistic inquiry) รวมถึงการมีส่วนร่วมกับเหตุการณ์ของกรณีศึกษาขณะอยู่บนถนน ในขั้นตอนนี้ ผู้วิจัยนั่งรถยนต์ไปด้วยกับกรณีศึกษาในขณะที่ขับรถเพื่อเป็นการสังเกตวิธีการขับรถ วิธีการตัดสินใจ รวมถึงสถานะต่างๆ ที่แสดงออกถึงตัวตนของผู้ขับรถยนต์ และสัมภาษณ์เชิงลึกภายหลังจากถึงจุดหมายปลายทางแล้ว สาเหตุที่ต้องสัมภาษณ์ในภายหลังจากที่ถึงจุดหมายปลายทาง เพราะในระหว่างที่กรณีศึกษาขับรถอาจมีสถานการณ์ใดๆ เกิดขึ้น หรืออาจมีประเด็นที่ผู้วิจัยสังเกตเห็นเกิดขึ้นได้ ดังนั้นในขณะที่ผู้วิจัยนั่งรถยนต์ไปด้วย ผู้วิจัยจะปฏิบัติตนเสมือนหนึ่งผู้ร่วมโดยสาร

ทั่วไป บทสนทนาที่จะเกิดขึ้นก็จะเป็นการสนทนา หรือพูดคุยโดยทั่วไปตามธรรมชาติ โดยในขั้นตอนนี้ใช้เวลา 1 วัน หรือตามช่วงเวลาที่เหมาะสมที่กรณีศึกษาสะดวก ทั้งนี้ผู้วิจัยได้พยายามระมัดระวังไม่ให้เป็นการรบกวนสมาธิต่อกรณีศึกษาที่กำลังขบถยนต์อยู่

สิ่งสำคัญที่สุดของการวิจัยนี้ เป็นการศึกษาอารมณ์ ซึ่งมีคุณลักษณะพิเศษ เนื่องด้วยเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างปัจจุบันทันด่วน เกิดขึ้นชั่วขณะ และมีความสัมพันธ์โดยตรงต่อการแสดงออกของร่างกาย มิใช่การศึกษาประสบการณ์ความโกรธซึ่งเป็นเหตุการณ์ในอดีตทั้งหมด ฉะนั้นการสังเกตการณ์ในขณะที่กรณีศึกษาขบถยนต์จึงมีความสำคัญต่อการประเมินตัวตนของผู้ขบถยนต์ ในขณะที่เดียวกัน การสัมภาษณ์เชิงลึกภายหลังจากนั้นจะทำให้เห็นถึงมุมมอง และทัศนคติทั้งในด้านการขบถยนต์และมุมมองพื้นที่ของผู้ให้ข้อมูลหลักแต่ละบุคคล ซึ่งทั้ง 2 วิธีการดังกล่าวช่วยเสริมข้อมูลให้งานวิจัยมีความครบถ้วน และมีความลึกของเนื้อหามากขึ้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องใช้ทั้ง 2 วิธีการในการศึกษาในการเก็บข้อมูลภาคสนาม ทั้งนี้ ในส่วนของการสัมภาษณ์เป็นการสัมภาษณ์ที่ไม่ได้กำหนดกฎเกณฑ์ลำดับก่อนหลัง คำถามหลักๆ ที่ใช้เป็นแนวคำถามกึ่งโครงสร้างที่เปิดกว้างต่อการแสดงความคิดเห็น และแสดงตัวตนของผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยทั่วไปจะเป็นการถามเพื่อศึกษามุมมองของบุคคลที่กำลังศึกษาสาเหตุ หรือสิ่งที่พวกเขาคิดว่าทำให้โกรธ แล้วมันเกิดขึ้นได้อย่างไร กระบวนการคืออะไร มันเริ่มได้อย่างไร เกิดอะไรขึ้นต่อไป เกิดอะไรขึ้นหลังจากนั้น ปฏิกริยาตอบสนองเป็นอย่างไร และมุมมองเกี่ยวกับพื้นที่เป็นมีผลต่อความโกรธหรือไม่ อย่างไร เมื่อผู้วิจัยสังเกตการณ์และสัมภาษณ์กรณีศึกษาครบตามจำนวนได้คัดเลือกกรณีศึกษาที่มีความน่าสนใจ จำนวน 10 คน ตามความสมัครใจ หากกรณีศึกษาที่ได้รับการคัดเลือกไม่เต็มใจจะเข้าสู่เกณฑ์ในการคัดออก ซึ่งในเบื้องต้นที่คัดออกทำให้มีจำนวนกรณีศึกษาไม่ครบ ผู้วิจัยจึงใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบลูกโซ่ (Snowball sampling) ต่อไป เพื่อที่จะสามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่มีประสบการณ์ความโกรธบนถนนอย่างกว้างขวาง และครบตามจำนวนที่ได้กำหนดไว้

ระยะที่ 3 เป็นขั้นตอนการสังเกตการณ์ขบรถโดยการติดตั้งกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) โดยผู้วิจัยขออนุญาตกรณีศึกษาอีกครั้งเพื่อขอติดกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ในตำแหน่งกระจกด้านหน้ารถยนต์ จำนวน 2 ตัว โดยตัวที่ 1 หันออกสู่ภายนอกเพื่อบันทึกเหตุการณ์และสถานการณ์ต่างๆ และตัวที่ 2 หันหน้าเข้าสู่ตัวผู้ขบรถยนต์เพียงคนเดียว โดยระมัดระวังไม่ให้เห็นผู้ร่วมโดยสารท่านอื่นในรถยนต์ ด้วยการขยาย (Zoom) ภาพเฉพาะช่วงผู้ขบรถยนต์ เพื่อบันทึกสีหน้า อารมณ์ และท่าทาง ในขณะที่กรณีศึกษาขบรถยนต์ เป็นเวลา 3 สัปดาห์

ทั้งนี้ หลักการบันทึกภาพของกล้องจะเป็นการบันทึกภาพ วนซ้ำในเมมโมรี่การ์ด ซึ่งความจุของเมมโมรี่การ์ดที่ผู้วิจัยใช้เป็นความจุในระดับสูงสุดที่กล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) สามารถใช้ได้ คือ 128 GB ซึ่งจะสามารถบันทึกภาพได้สูงสุด คือ 48 ชั่วโมง หลังจากนั้นการบันทึกวีดีโอจะถูกบันทึกซ้ำลงไปเหตุการณ์เดิมที่ได้บันทึกก่อนหน้านี้ ด้วยข้อจำกัดดังกล่าว จึงต้องมีการนำไฟล์ที่ได้บันทึกภาพออกจากกล้องทุก 2 วันลงในคอมพิวเตอร์ ดังนั้นผู้วิจัยจึงนัดพบกรณีศึกษา ทุก 1 สัปดาห์ เพื่อนำข้อมูลการบันทึกภาพเคลื่อนไหวจากเมมโมรี่การ์ดมาเก็บเป็นไฟล์ไว้ ซึ่งกรณีศึกษาหลายคนสะดวกที่จะนำไฟล์ที่บันทึกไว้แล้วเข้าเก็บไว้ในคอมพิวเตอร์ของตนเองก่อนและนำมาให้ผู้วิจัยในครั้งสุดท้ายที่นัดพบกัน

การวิจัยในกระบวนการวิจัยระยะนี้จะใช้เวลาทั้งสิ้น 3 สัปดาห์ เพื่อตรวจสอบสถานการณ์และสภาวะอารมณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์ในแต่ละวันซึ่งอาจมีความแตกต่างกัน และนัดพบกรณีศึกษาเพื่อถ่ายโอนไฟล์ภาพ จำนวน 2-3 ครั้ง หรือครั้งเดียวตามความสะดวกของแต่ละคน ซึ่งในการคัดเลือกกรณีศึกษานั้นมีการคัดเลือกเพิ่มเติมในระหว่างขั้นตอนการเก็บข้อมูลทุกระยะ เนื่องด้วยต้องการกลุ่มตัวอย่างที่แสดงอารมณ์โกรธบนถนนในสถานการณ์ที่มีความแตกต่างกัน เพื่อให้เห็นถึงสถานการณ์ที่มีความหลากหลายของอารมณ์โกรธที่เกิดขึ้นบนถนน โดยสามารถสรุปขั้นตอนและแผนการดำเนินงานเป็นตารางที่ 1 และ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน

ขั้นตอนการดำเนินการ (กิจกรรม)	ผู้เกี่ยวข้อง/ แหล่งข้อมูล	วิธีการเก็บรวบรวม ข้อมูล	เครื่องมือใช้เก็บ รวบรวมข้อมูล	วิธีการหาข้อมูล	ผลที่ได้รับ (ข้อมูลที่ต้องการ)
ระยะที่ 1 : เก็บข้อมูลเชิงเอกสาร					
1. เก็บข้อมูลเชิงสถิติ เกี่ยวกับข้อมูลการจราจร การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ การแจ้งความดำเนินคดี และคดีปลการทะเลาะวิวาท บนถนน	- สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ - กรมทางหลวง - มูลนิธิ ไทยโรดส์ - เครือข่าย สังคมออนไลน์	- ติดต่อประสานงานกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอข้อมูล - สืบค้นข้อมูลออนไลน์	-	วิเคราะห์ด้วยการ ตีความข้อมูล	- ได้กรอบสำหรับการ คัดเลือกกรณีศึกษา และการเก็บข้อมูลภาคสนาม ในระยะที่ 2

ขั้นตอนการดำเนินการ (กิจกรรม)	ผู้เกี่ยวข้อง/ แหล่งข้อมูล	วิธีการเก็บรวบรวม ข้อมูล	เครื่องมือใช้เก็บ รวบรวมข้อมูล	วิเคราะห์ข้อมูล	ผลที่ได้รับ (ข้อมูลที่ต้องการ)
<p>2. คัดเลือกกรณีศึกษาแบบเฉพาะเจาะจง คัดเลือกจากบุคคลที่ผู้วิจัยรู้จักในเบื้องต้น จำนวน 10 คน จากการศึกษาติดตามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการทะเลาะวิวาท หรือการแสดงความโกรธบนถนน ซึ่งแสดงให้เห็นอย่างเปิดเผยบนเครือข่ายสังคมออนไลน์ ต่างๆ จากนั้นจึงใช้วิธี snowball จากบุคคลที่ผู้วิจัยรู้จัก หรือ กลุ่มที่ได้สัมภาษณ์แนะนำ</p>	<p>- บุคคลที่ผู้วิจัยรู้จักจากการติดตามในเครือข่ายสังคมออนไลน์</p>	<p>ติดตามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประเด็นความโกรธ และการขั้รถยนต์บนเครือข่ายสังคมออนไลน์</p>	<p>-</p>	<p>วิเคราะห์ด้วยการตีความข้อมูล</p>	<p>- ได้กรณีศึกษาที่ตรงตามคุณสมบัติครบตามจำนวนที่กำหนด คือ 20 คน</p>

ขั้นตอนการดำเนินการ (กิจกรรม)	ผู้เกี่ยวข้อง/ แหล่งข้อมูล	วิธีการเก็บรวบรวม ข้อมูล	เครื่องมือใช้เก็บ รวบรวมข้อมูล	วิธีวิเคราะห์ข้อมูล	ผลที่ได้รับ (ข้อมูลที่ต้องการ)
ระยะที่ 2 : วิธีการ : การสัมภาษณ์เชิงลึกและการสังเกตการณ์เชิงลึก					
ศึกษา สังเกตการณ์ในขณะ ผู้ให้ข้อมูลขับรถ และผู้วิจัย นั่งรถไปด้วยกัน และ สัมภาษณ์เชิงลึกภายหลัง จากนั้น เกี่ยวกับอารมณ์ โกรธ ตัวตน และมุมมอง เชิงพื้นที่ของกรณีศึกษา ที่ได้รับการคัดเลือก	กรณีศึกษา จำนวน 20 คนที่คัดเลือกไว้	- สัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) - สังเกตการณ์ (Observation) - การบันทึกภาพ (Photovoice)	- ประเด็นคำถาม กึ่งโครงสร้าง - กล้องถ่ายภาพ - เครื่องบันทึกเสียง	วิเคราะห์ด้วย การตีความข้อมูล	- ได้ข้อมูล ภูมิหลัง ตัวตน ประสบการณ์การเกิดอารมณ์ โกรธขณะขับรถ และมุมมอง เชิงพื้นที่ของกรณีศึกษาจาก การสัมภาษณ์ - ได้ข้อมูลเกี่ยวกับตัวตน สถานการณ์ขณะกำลังเกิด อารมณ์โกรธ และมุมมองเชิง พื้นที่ขณะที่โกรธของ กรณีศึกษาจากการสังเกต - ได้กรณีศึกษาในระยะที่ 3 จำนวน 10 คน

ขั้นตอนการดำเนินการ (กิจกรรม)	ผู้เกี่ยวข้อง/ แหล่งข้อมูล	วิธีการเก็บรวบรวม ข้อมูล	เครื่องมือใช้เก็บ รวบรวมข้อมูล	วิธีวิเคราะห์ข้อมูล	ผลที่ได้รับ (ข้อมูลที่ต้องการ)
ระยะที่ 3 : วิธีการ : การสังเกตผ่านเทคนิคกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car Camera Recorder) หรือการสังเกตการณ์การขับรถยนต์ โดยการติดตั้งกล้องบันทึกภาพในรถยนต์					
ศึกษาและสังเกตการณ์เกิด อารมณ์โกรธ ตัวตน และ มุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ให้ ข้อมูลที่ได้รับการคัดเลือก ในขณะที่ปฏิบัติตามปกติ ผ่านกล้องบันทึกภาพ ในรถยนต์ (Car camera recorder) เพื่อศึกษา กระบวนการในการเกิด อารมณ์โกรธ และมุมมอง เชิงพื้นที่ รวมถึงสถานการณ์ ที่ทำให้เกิดอารมณ์โกรธ	กรณีศึกษา จำนวน 10 คน ที่คัดเลือกไว้	การสังเกตการณ์ ด้วยเทคนิค กล้องบันทึกภาพ ในรถยนต์ (Car camera recorder)	- กล้องบันทึกภาพ ในรถยนต์ (Car camera recorder) จำนวน 1 เครื่อง ซึ่งมีกล้อง หน้าและหลัง ต่อกรณีศึกษา จำนวน 1 คน - เมีโมรีการ์ด ที่บรรจุไฟล์วิดีโอ - การจดบันทึก (Fieldnote)	วิเคราะห์เรื่องเล่า ทั้งข้อความ และภาพ	- ได้ข้อมูลที่แท้จริงของ กรณีศึกษาเนื่องจาก กรณีศึกษาไม่ต้องระงับตัว มากเหมือน ในขณะที่ยุวิจัย นั่งไปในรถด้วย ดังนั้นข้อมูล จึงมีความเป็นธรรมชาติมาก ขึ้น

จากตารางที่ 1 จะเห็นทุกกระบวนการ หรือขั้นตอนในแผนการดำเนินงานว่าในแต่ละขั้นตอน หรือกิจกรรมมีผู้เกี่ยวข้องในการเก็บข้อมูลใดบ้าง ซึ่งวิธีการเก็บข้อมูลเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล และวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละขั้นตอนได้ถูกออกแบบให้มีความสัมพันธ์กัน เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ หรือข้อมูลที่ต้องการได้มากที่สุด และในตารางที่ 2 จะช่วยให้เห็นแผนการดำเนินงานที่ระบุกรอบเวลา อย่างชัดเจนที่ผู้วิจัยดำเนินการในแต่ละขั้นตอน ซึ่งภาพรวมทั้งหมดในการศึกษาวิจัยนี้ ใช้เวลาทั้งสิ้น 14 เดือน หรือ 1 ปี 2 เดือน ตั้งแต่เดือน มิถุนายน 2562 - กรกฎาคม 2563

3.6 การวิเคราะห์ และการนำเสนอข้อมูล

ภายหลังจากการเก็บข้อมูล ทั้งในส่วนของการสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์ ร่วมกับการใช้เทคนิค ต่างๆ ผู้วิจัยได้นำข้อมูลในแต่ละประเด็นมาจัดแบ่งข้อมูลแต่ละประเภทออกเป็นประเด็นต่างๆ เพื่อตรวจสอบว่าได้ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยครบถ้วนหรือไม่ จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการตีความสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย (Inductive) ซึ่งได้จากการสังเกต การสัมภาษณ์ที่ได้จดบันทึกไว้ จากสิ่งที่เป็นรูปธรรมหรือปรากฏการณ์ที่มองเห็น รวมถึงภาพถ่ายและภาพเคลื่อนไหวที่ได้จากกล้อง บันทึกภาพในรถยนต์ กล่าวคือเป็นการสร้างข้อสรุปจากปรากฏการณ์ หรือสิ่งที่ได้จากกรณีศึกษา และ นำผลการศึกษามาตีความ (Interpret) วิเคราะห์เรื่องเล่า (Narrative analysis) ทั้งข้อความและภาพ เพื่อสร้างข้อสรุป และเขียนรายงานในรูปแบบการแบ่งเป็นอรรถบท (Theme) ในการนำเสนอข้อมูล โดยแบ่งเป็นอรรถบทที่ได้โดยแบ่งตามการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในบทที่ 2 ซึ่งประกอบด้วย

- 1) แนวคิดทฤษฎีสังคมวิทยาอารมณื ทฤษฎีการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ ซึ่งอธิบายถึงอารมณื ความโกรธ สถานการณ์ และตัวตน (Self)
- 2) แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่ ได้แก่ ความหมายของพื้นที่ ทศนคติต่อพื้นที่ การผลิตพื้นที่
- 3) แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

จึงจำแนกออกเป็น 5 อรรถบท (Theme) และ 18 อรรถบทย่อย ดังแผนภาพที่ 5 แสดงการจัดการข้อมูลหรือผลการวิจัยโดยแบ่งเป็นอรรถบท (Theme) เพื่อรายงานผลการศึกษา ดังนี้

อารมณ์ (Emotions)	ตัวตน (Self)	สถานการณ์ (Situations)	พื้นที่ (Space)	อุบัติเหตุ (Accidents)
อารมณ์โกรธขณะขับรถยนต์	อารมณ์ นิสัย บุคลิกภาพเฉพาะ	สถานการณ์ที่ทำให้โกรธ	การให้ความหมาย พื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ	การขับรถเร็วเกินไป และเว้นช่องว่างระหว่างคันน้อย
การแสดงออกและรูปแบบความโกรธขณะขับรถยนต์	ประสบการณ์ ทักษะ และวิธีการขับรถยนต์	1. การขับรถตามอย่างกระชั้นชิดหรือขับรถปาดหน้าและไม่ให้สัญญาณ 2. การขับรถตามอย่างกระชั้นชิดหรือขับจี้ท้าย 3. การไม่ให้รถที่มีสิทธิไปก่อนได้แก่การแซงคิว/แทรกแถว 4. การจอดรถในทางที่ไม่สมควรจอด 5. ขับรถผิดช่องทาง การจราจรหรือขับรถสวนเลนหรือขับรถยนต์ย้อนศร 6. การถูกรถคันอื่นชนแล้วคู่กรณีไม่ยอมรับผิด	การให้ความหมาย ระหว่างรถยนต์และพื้นที่	การเบียด แทรกเข้ามาในช่องจราจร
สาเหตุที่ทำให้ผู้ขับรถยนต์โกรธ	การให้ความหมายกับรถยนต์		พื้นที่ความสัมพันธ์กับความโกรธ	การขับรถประมาทเนื่องจากความเห็นแก่ตัว

แผนภาพที่ 5 แสดงการจัดการข้อมูลหรือผลการวิจัยโดยแบ่งเป็นอรรถบท (Theme)

ตามแผนภาพที่ 5 แสดงการจัดการข้อมูลหรือผลการวิจัยโดยแบ่งเป็นอรรถบท (Theme) สามารถอธิบายได้ ดังนี้ อรรถบทที่ 1 อารมณ์ (Emotions) อรรถบทที่ 2 ตัวตน (Self) อรรถบทที่ 3 สถานการณ์ (Situations) อรรถบทที่ 4 พื้นที่ (Space) และอรรถบทที่ 5 อุบัติเหตุ (Accidents) ประกอบด้วยรายละเอียด ดังนี้

อรรถบทที่ 1 อารมณ์ (Emotions) ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่

1. อารมณ์โกรธขณะขับรถยนต์
2. การแสดงออก และรูปแบบความโกรธขณะขับรถยนต์
3. สาเหตุที่ทำให้ผู้ขับรถยนต์โกรธ

อรรถบทที่ 2 ตัวตน (Self) ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่

1. อารมณ์ นิสัย บุคลิกภาพเฉพาะ
2. ประสบการณ์ทักษะ และวิธีการขับรถยนต์
3. การให้ความหมายกับรถยนต์

อรรถบทที่ 3 สถานการณ์ (Situations) ประกอบด้วยสถานการณ์ จำนวน 6 อรรถบทย่อย

1. การขับรถตัดหน้าอย่างกระชั้นชิดหรือขับรถปาดหน้าและไม่ให้สัญญาณ
2. การขับรถตามอย่างกระชั้นชิดหรือขับจี้ท้าย
3. การไม่ให้รถที่มีสิทธิไปก่อน ได้แก่ การแซงคิว/แทรกแถว
4. การจอดรถในทางที่ไม่สมควรจอด
5. ขับรถผิดช่องทางการจราจรหรือขับรถสวนเลน หรือขับรถย้อนศร
6. การถูกรถคันอื่นชนแล้วคู่กรณีไม่ยอมรับผิดชอบ

อรรถบทที่ 4 พื้นที่ (Space) ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่

1. การให้ความหมายพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ
2. การให้ความหมายระหว่างรถยนต์และพื้นที่
3. พื้นที่ความสัมพันธ์กับความโกรธ

อรรถบทที่ 5 อุบัติเหตุ (Accidents) ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่

1. การขับรถจี้ท้ายและเว้นช่องว่างระหว่างคั่นน้อย
2. การเบียดแทรก เข้ามาในช่องจราจร
3. การขับรถประมาท เนื่องจากความเห็นแก่ตัว

ทั้งนี้ การนำเสนอข้อมูลในการรายงานผลด้วยเรื่องเล่า (Narrative) และจำแนกเป็นอรรถบทจะนำเสนอในบทที่ 4 ผลการศึกษา และนำเสนอเป็นกรณีศึกษาอีกครั้งจำนวน 10 กรณีศึกษาในบทที่ 5 หลังจากนั้นจึงนำข้อมูลผลการศึกษาทั้ง 2 ส่วนมาตีความและอภิปรายผลการศึกษา

3.7 การตรวจสอบข้อมูล

การออกแบบงานวิจัยด้วยการใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่มีความหลากหลายตามรูปแบบของเทคนิคสามเส้า (Method triangulation) จะสามารถช่วยให้ตรวจสอบความเที่ยงตรง(Validity) และความน่าเชื่อถือของข้อมูล (Reliability) ของงานวิจัยได้ โดยมีการตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล ดังนี้

1. การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล

ด้วยวิธีการถามในประเด็นคำถามเดียวกันแต่ถามหลายคนเพื่อให้ได้ข้อมูลและเปรียบเทียบข้อมูลจากการสัมภาษณ์ และการสังเกตอย่างมีส่วนร่วมร่วมด้วย

2. การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีการรวบรวมข้อมูล

ใช้วิธีการมากกว่าหนึ่งวิธี ด้วยการสังเกตการณ์ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึกและการใช้เทคนิคต่างๆ ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์และภาพถ่ายร่วมกัน

3. การตรวจสอบสามเส้าด้านผู้เก็บข้อมูลการวิจัย

ใช้ผู้ช่วยเก็บข้อมูลการวิจัยเพิ่ม จำนวน 2 คน เพื่อตรวจสอบว่าข้อมูลที่ได้ตรงกัน

3.8 จริยธรรมในการวิจัย

ในกระบวนการศึกษาวิจัยยึดถือการให้ความคุ้มครองผู้ที่มีส่วนร่วมในการวิจัย ด้วยการใช้หลักการความปลอดภัย และคำนึงถึงผลประโยชน์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยที่มีหลักปฏิบัติสำคัญ คือ

1. การขอความยินยอมต่อผู้ให้ข้อมูลทั้งในขั้นตอนการสังเกตการณ์ในขณะขับรถยนต์ สัมภาษณ์เชิงลึก และการบันทึกภาพด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์

2. การรักษาความลับของข้อมูล โดยจะต้องไม่ระบุชื่อ นามสกุลที่แท้จริง แต่ใช้นามสมมติแทนในการเผยแพร่ข้อมูล

3. การป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดกับแหล่งข้อมูลอันเนื่องมาจากการที่ให้ความร่วมมือกับผู้วิจัย

ทั้งนี้ จริยธรรมในการวิจัยเป็นสิ่งที่ผู้วิจัยให้ความสำคัญร่วมกับระเบียบวิธีการวิจัย ทั้งในกระบวนการออกแบบ และการดำเนินการวิจัยทุกขั้นตอน เนื่องจากประเด็นการศึกษามีความเปราะบางและมีโอกาสที่จะส่งผลกระทบต่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยขั้นตอน และกระบวนการทั้งหมดได้รับความยินยอมให้ดำเนินการตามมาตรฐานทางจริยธรรมของ ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้รับการอนุมัติในการพิจารณาจริยธรรมการวิจัย จากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 2 สังคมศาสตร์ มนุษยศาสตร์ และศิลปกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยเป็นโครงการวิจัยที่ 034/62 เรื่อง ความโกรธ ตัวตน มุมมองเชิงพื้นที่ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งภายหลังเปลี่ยนชื่อเรื่องเป็น สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร (Situations of Anger, Driver's Spatial Conception and Occurrence of Car Accidents in Bangkok) ผู้วิจัยได้สืบค้นเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง (Documentary research) ทั้งวิทยานิพนธ์ บทความทางวิชาการ รายงานด้านวิชาการที่ได้จัดทำขึ้นและรวบรวมไว้ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมถึงสถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความโกรธบนถนน และอุบัติเหตุบนถนนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม (Thailand road accident management systems) (TRAMS) สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รายงานการประเมินสภาพการจราจรทั่วโลก (Global traffic scorecard)

จากข้อมูลเบื้องต้นซึ่งมีการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลความโกรธและอุบัติเหตุบนถนนจากข้อมูลเอกสาร และมีการรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมด้วยการใช้วิธีการสังเกตการณ์ขณะขับรถ (Observation) และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กับกรณีศึกษา (Case study) จำนวน 20 คน ช่วยให้เห็นถึงอารมณ์ ความโกรธ มุมมอง และทัศนคติในเชิงพื้นที่ต่างๆ ที่มีอิทธิพลกับผู้ขับขี่รถยนต์ได้อย่างชัดเจน จากนั้นการตรวจสอบซ้ำจากการสังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) ในกรณีศึกษาจำนวน 10 คน ยังได้แสดงให้เห็นถึงปรากฏการณ์ของเหตุการณ์ สถานการณ์ และอารมณ์ที่มีการก่อตัวขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องด้วยการศึกษาอารมณ์มีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาในขณะที่กำลังเกิดขึ้นมากกว่าที่จะเป็นการเล่าย้อนเหตุการณ์ความโกรธที่เกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นการตอบคำถามวิจัยที่มุ่งเน้นสถานการณ์ของผู้ขับขี่ขณะอยู่บนถนน

ทั้งนี้ ข้อมูลจากการศึกษาสามารถจำแนกได้ออกเป็น 2 ส่วน คือข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร (Documentary research) และข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม (Field study) มาตีความ (Interpret) วิเคราะห์เรื่องเล่า (Narrative analysis) ทั้งข้อความและภาพเพื่อสร้างข้อสรุป และนำเสนอข้อมูลในรูปแบบการแบ่งเป็นอรรถบท (Theme) จำนวน 5 อรรถบท (Theme) และ 18 อรรถบทย่อย เพื่อตอบ 3 ประเด็นสำคัญตามวัตถุประสงค์ในการวิจัย ดังนี้

1. เพื่อศึกษาอารมณ์โกรธ และการแสดงออกขณะที่โกรธของผู้ขับรถยนต์ภายใต้สถานการณ์ต่างๆ บนถนน
2. เพื่อศึกษามุมมองในบริบทเชิงพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์บนถนนภายใต้ภาวะอารมณ์โกรธ
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของอารมณ์โกรธ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์บนถนน

4.1 ข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research)

การศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) พบว่า ประเทศไทย โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครที่เป็นเมืองหลัก มีปริมาณการจราจรสูงและมีอัตราการเพิ่มของปริมาณจราจรอย่างรวดเร็ว ซึ่งกรมทางหลวง หนึ่งในเจ้าภาพหลักที่มีภารกิจในการแก้ไขปัญหาการจราจรได้วิเคราะห์และคาดการณ์ไว้ว่า ในปี 2563 จะมีแนวโน้มการเดินทางและการขนส่งทางถนนเพิ่มสูงขึ้นถึงกว่า 3 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน (ทั้งประเทศ) โดยที่ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร อาจจะลดลงเหลือเพียง 13.64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และการเข้าถึงพื้นที่ย่านธุรกิจ จะใช้เวลาเพิ่มขึ้นเป็น 2 ชั่วโมง ซึ่งปัญหาดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรอย่างมาก (กรมทางหลวง, 2561) ทั้งนี้ ข้อมูลผลสำรวจความคิดเห็นของประชาชนศูนย์สำรวจความคิดเห็น “นิด้าโพล” ซึ่งทำการศึกษาในปี 2556 เกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตเมืองหลวง จำนวน 1,500 ตัวอย่าง พบว่า ประชาชนที่พักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร ระบุว่า สาเหตุหลักของปริมาณการจราจรที่ติดขัดเกิดจากการเพิ่มจำนวนของรถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมา คือการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยจราจร โดยที่ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่เพียงพอ และการเติบโตของเขตเมืองหลวงและการเพิ่มขึ้นของประชากร รวมถึงอุบัติเหตุบนถนนก็เป็นสาเหตุที่มีความเกี่ยวข้องเช่นกัน (สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2556) ดังนั้นปัญหาการจราจรจึงเป็นปัญหาที่มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิต ของคนกรุงเทพฯ ส่งผลให้เกิดปัญหาทางสภาวะอารมณ์และเกิดการแสดงความโกรธหรือความไม่พอใจ จนกระทั่งเกิดการทะเลาะวิวาทบ่อยครั้ง ซึ่งปัญหาด้านอารมณ์ที่เกิดขึ้นนับได้ว่าเป็นปัญหาที่เกิดจากตัวบุคคล โดยส่วนมากมักจะเริ่มจากความรุนแรงเล็กๆ และขยายตัวเป็นความรุนแรงที่ใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งมักพบได้ตั้งแต่การแสดงออกด้วยภาษากาย การแสดงความรุนแรงทางวาจา การทะเลาะวิวาท หรือการใช้อาวุธทำร้ายร่างกายกัน

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากบุคคลหรือตัวผู้ขับขี่ ยังมีผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมกับผู้ใช้นถนนร่วมกัน ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ศูนย์วิชาการความปลอดภัยบนถนน กรมทางหลวง เป็นต้น มักจะใช้คำร่วมกันนี้ว่า “พฤติกรรมรถซัด” เพราะคำดังกล่าวมีความเชื่อมโยงทั้งต่อสภาพทางกายภาพของการจราจรบนถนน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนน ซึ่งข้อมูลของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและ

การสื่อสาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระหว่าง พ.ศ. 2558-2560 ระบุว่า สาเหตุหลักๆ ที่ทำให้เกิดการทะเลาะวิวาทบนถนนเกิดมาจากพฤติกรรมรถซัด และการเกิดอุบัติเหตุเกิดมาจากผู้ขับขี่รวมถึงรถยนต์ ถนน และสภาพแวดล้อม ซึ่งพฤติกรรมรถซัดที่เป็นมูลเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ มีดังนิตารายที่ 3 แสดงสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2560

ปี / ลำดับ	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ.2560
1	ซัดรถเร็วเกินกำหนด	ซัดรถเร็ว	ตัดหน้ากระชั้นชิด
2	คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด	ตัดหน้ากระชั้นชิด	ซัดรถเร็ว
3	หลับใน	ซัดรถตามกระชั้นชิด	ซัดรถตามกระชั้นชิด
4	เมาสุรา	อุปกรณ์ชำรุด	ฝนตกถนนลื่น ถนนชำรุด
5	อุปกรณ์บกพร่อง	ซัดรถผิดช่องทาง คร่อมเลน	ซัดรถไม่ชำนาญ
6	ไม่ให้สัญญาณจอด ชะลอ	ซัดรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	อุปกรณ์บกพร่อง
7	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	ไม่ยอมรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	ไม่ยอมรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน
8	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	เมาสุรา	ซัดรถผิดช่องทาง
9	ซัดรถไม่ชำนาญ	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ซัดรถคร่อมเส้นแบ่งทาง
10	บรรทุกเกินอัตรา	หลับใน	หลับใน
11	ชนสิ่งกีดขวาง	ไม่ให้สัญญาณจอด เลี้ยว	เมาสุรา
12	อุปกรณ์ชำรุด	แซงรถผิดกฎหมาย	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
13	ฝ่าฝืนป้ายหยุดรถ	ไม่สวมหมวกนิรภัย	ไม่ให้สัญญาณจอด เลี้ยว
14	มีรถอื่นเข้าจอด/ออกจากที่จอด	ไม่เปิดไฟ	ไม่ให้สัญญาณไฟในเวลากลางคืน

ที่มาสถิติปี 2558 : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand road accident

Management systems (TRAMS) ข้อมูล ณ 17 มิ.ย. 59

ที่มาสถิติปี 2559 : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อมูล ณ วันที่ 4 สิงหาคม 2560

ที่มาสถิติปี 2560 : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อมูล ณ วันที่ 7 พฤษภาคม 2561

จากข้อมูลในตารางที่ 3 ที่แสดงสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2560 ทำให้เห็นแนวโน้มสำคัญว่า ผู้ขับขี่ หรือผู้ซัดรถยนต์ เป็นสาเหตุหลักประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในแง่ของพฤติกรรมเสี่ยง นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและความรุนแรง

ได้อีกหลายประการ ทำให้ภาครัฐต้องบังคับใช้กฎหมาย และบัญญัติฐานความผิดของพฤติกรรมเสี่ยงไว้เกือบทั้งสิ้นใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่น การแข่งในที่คับขัน (มาตรา 46, 47, 48) การขับรถยนต์ย้อนศร (มาตรา 41) การจอดรถบนทางเท้า (มาตรา 57 วรรค 1) การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ (มาตรา 43 วรรค 9) เป็นต้น

ทั้งนี้ การศึกษาในครั้งนี้ดำเนินการเฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองหลวงและเป็นเมืองหลักของประเทศไทย ข้อมูลเชิงสถิติจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน (Thai RSC) ได้รายงานข้อมูลอุบัติเหตุรายจังหวัดไว้ และพบว่า ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563 กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีอุบัติเหตุสูงที่สุดในจำนวน 77 จังหวัด ในขณะที่อันดับที่ 2 และ 3 คือ จังหวัดนครราชสีมา และชลบุรีสลับกัน โดยจำแนกให้เห็นอุบัติเหตุรายจังหวัด 3 อันดับแรกรายปี ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แสดงอุบัติเหตุรายจังหวัด 3 อันดับแรก ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563

ปี พ.ศ.	อันดับและจำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุ					
	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3	
2559	กรุงเทพฯ	81,580	นครราชสีมา	38,777	ชลบุรี	42,236
2560	กรุงเทพฯ	93,044	ชลบุรี	52,363	นครราชสีมา	46,831
2561	กรุงเทพฯ	102,603	นครราชสีมา	45,999	ชลบุรี	55,398
2562	กรุงเทพฯ	113,774	ชลบุรี	49,273	นครราชสีมา	39,114
2563	กรุงเทพฯ	64,440	นครราชสีมา	25,757	ชลบุรี	26,989

ที่มา : ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุรายจังหวัด จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน (Thai RSC)

จากตารางที่ 4 แสดงว่า ใน 5 ปีย้อนหลัง กรุงเทพฯ มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งการบาดเจ็บและการเสียชีวิตเป็นอันดับที่ 1 มาโดยตลอด โดยในปี พ.ศ. 2559 มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุรวม จำนวน 31,580 ครั้ง ปี พ.ศ. 2560 จำนวน 93,044 ปี พ.ศ. 2561 จำนวน 102,603 ครั้ง ปี พ.ศ. 2562 จำนวน 113,774 ครั้ง และในปี พ.ศ. 2563 จำนวน 64,440 ครั้ง ซึ่งสาเหตุที่ทำให้ในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนอุบัติเหตุลดลง เป็นเพราะข้อมูลสถิติที่เกิดขึ้นเป็นการเก็บข้อมูลเฉพาะในช่วงครึ่งปีแรก ซึ่งหากจะจำแนกสถิติการเกิดอุบัติเหตุเฉพาะในกรุงเทพฯ โดยแยกเป็นการบาดเจ็บและการเสียชีวิต จะสามารถจำแนกรายปี พ.ศ. 2559 – 2563 ได้ดังตารางที่ 5 ดังนี้

ตารางที่ 5 แสดงการจำแนกประเภทของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนคน ระหว่างปี 2559-2563

ปี พ.ศ.	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	รวม (คน)
2559	548	81,032	81,580
2560	845	92,199	93,044
2561	892	101,711	102,603
2562	950	112,824	113,774
2563	558	63,882	64,440

ที่มา : ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจำแนกตามประเภท จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน (Thai RSC)

ข้อมูลในตารางที่ 5 แสดงให้เห็นว่า การเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร มีอัตราการบาดเจ็บสูงกว่าการเสียชีวิตหลายเท่า ทั้งนี้คำว่า บาดเจ็บ มีความหมายตั้งแต่ บาดเจ็บเล็กน้อย บาดเจ็บสาหัส จนกระทั่งทุพพลภาพ และเป็นสิ่งที่สังเกตได้ว่า จำนวนตัวเลขของการเกิดอุบัติเหตุที่เป็น การบาดเจ็บมีการเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในทุกปี ในขณะที่ตัวเลขการเสียชีวิตมีอัตราเพิ่มขึ้นและลดลง สลับกันบ้าง ซึ่งแต่ละหน่วยงานที่เก็บข้อมูลเชิงสถิติได้มีการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่ แตกต่างกันไป แต่มีองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรที่ประกอบด้วย คน ยวดยาน พาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกัน โดยที่คน หรือผู้ขับขี่ เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับ และควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่างๆ บนถนน นอกจาก การควบคุมยานพาหนะ คนยังเป็นผู้แสดงพฤติกรรม หรือการกระทำต่างๆ บนถนนอีกทั้งคนยังเป็นผู้ที่บั่นทอนความสามารถในการขับขี้อย่างปลอดภัยบนถนน โดยพฤติกรรมที่มีผลต่อการขับ รถยนต์ของบุคคล เช่น ความประมาท ภาวะร่างกาย การใช้สารเสพติด การขับรถผิดพลาด และ การขาดสติสัมปชัญญะอันเกิดจากความโกรธ เป็นต้น

ทั้งนี้ ในส่วนของถนน ซึ่งเป็นพื้นที่หลักของการสัญจรของรถยนต์ มีรายงานของสภาปฏิรูปประเทศด้านระบบความปลอดภัยทางถนน ที่ได้เสนอรายงานเรื่องการแก้ไขปัญหา การจราจรในเมืองใหญ่ต่อสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๙ ระบุว่า ผลกระทบจากปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ มีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตและการใช้ชีวิตของ ผู้อยู่อาศัย กระทบต่อเศรษฐกิจ และกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยรวม ซึ่งการแก้ไขปัญหาจราจร ที่เกิดขึ้นโดยส่วนใหญ่เกิดจากการที่ภาครัฐยังขาดนโยบายที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหาจราจร แม้ว่า

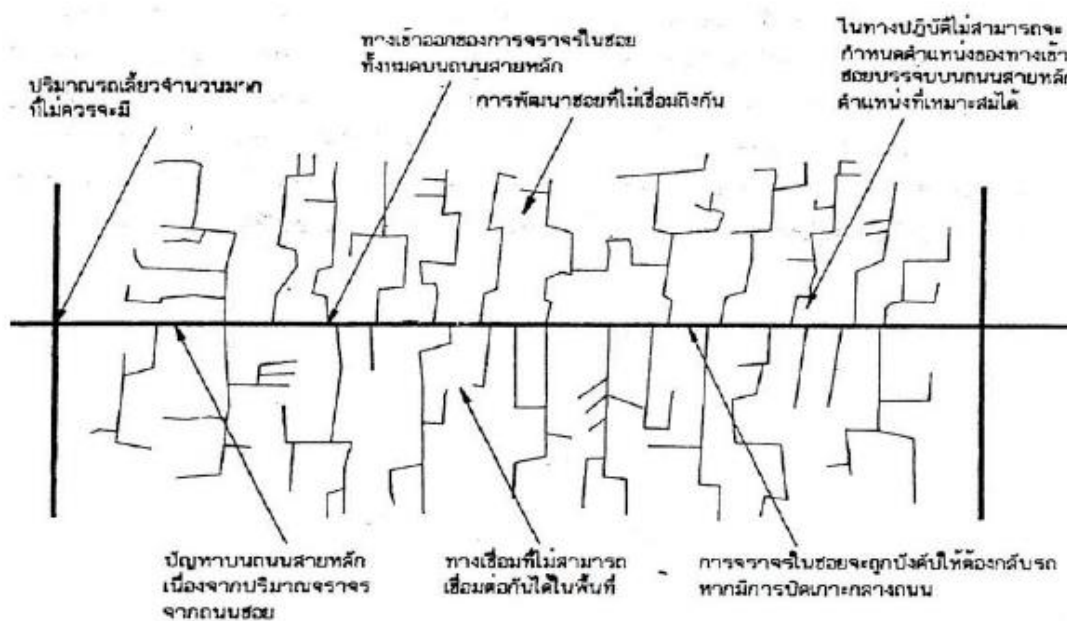
จะมีการวางกรอบนโยบาย วางเป้าหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีความปลอดภัยบนถนน และแสวงหาความร่วมมือจากทุกฝ่ายในสังคม แต่การแก้ไขปัญหารถจักรยานกลับมีหน่วยงานรับผิดชอบเพียงแค่ระดับกอง คือกองจัดระบบจราจรทางบก ภายใต้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งไม่สอดคล้องกับระดับของปัญหา และการแก้ไขปัญหายังต้องรองงบประมาณ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาก็มีลักษณะเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ซึ่งในส่วนของการทำงาน หน่วยงานผู้ปฏิบัติงานจราจรและมีอำนาจหน้าที่ในการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง มีเพียงสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร หรือ บก.จร.หรือ บก 02 ร่วมกับ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยทำการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อการแก้ปัญหารถจักรยานแบบทันทีรวดเร็ว รวมไปถึงการประสานงานกับหน่วยงานสาธารณสุขโรคต่างๆ ที่ส่งผลปัญหาการจราจร ซึ่งมีการปฏิบัติงานกันในลักษณะต่างคนต่างดำเนินการ และไม่ได้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันในการแก้ไขปัญหารถจักรยาน (สภาปฏิรูปประเทศด้านระบบความปลอดภัยทางถนน, 2559)

ปัญหาหนึ่งที่สำคัญของปัญหาการจราจร หรือปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร คือ ปัญหาเรื่องระบบโครงข่ายถนน ระบบผังเมือง และปริมาณรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ดังจะเห็นได้จากข้อมูลสถิติของกรุงเทพมหานครที่รายงานเรื่องการแก้ไขปัญหารถจักรยานในเมืองใหญ่ว่า ในปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ทั้งหมด 1,568.7 ตารางกิโลเมตร ความยาวของถนนในกรุงเทพมหานคร มีประมาณ 5,500 กิโลเมตร ซึ่งตามมาตรฐานสากลการวัดความเพียงพอของถนนจะคิดเทียบจากค่าความหนาแน่นถนน (Road density) โดยคิดความยาวถนนต่อพื้นที่เมือง ซึ่งกรุงเทพมหานคร มีความหนาแน่นของถนนอยู่ที่ร้อยละ 3.5 ในขณะที่ มหานครโตเกียว มีความหนาแน่นของถนนอยู่ที่ร้อยละ 19.1 และมหานครนิวยอร์ก และ มีความหนาแน่นของถนนอยู่ที่ร้อยละ 12.9 ซึ่งนับได้ว่าความหนาแน่นของถนนในกรุงเทพฯ ต่ำมากเมื่อเทียบกับมาตรฐานต่างประเทศ (สภาปฏิรูปประเทศด้านระบบความปลอดภัยทางถนน, 2559)

นอกจากนี้ รายงานจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ยังระบุว่า ผู้อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานครมีความต้องการใช้พื้นที่ถนนสูง ถนนหลายสายมีปริมาณจราจรหนาแน่นเกินขีดความสามารถของถนนที่จะรองรับได้ รวมถึงสภาพและลักษณะของถนนไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร กล่าวคือ ถนนในกรุงเทพฯ มีลักษณะเป็นคอขวดตามสะพานและถนนที่เชื่อมเส้นทางต่าง ๆ ทำให้การไหลของจราจรไม่คล่องตัว และเกิดการแออัดของยานพาหนะที่มีปริมาณมากอยู่แล้ว ทั้งนี้ข้อมูลกรมขนส่งทางบก ระบุว่าปริมาณรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ ในปี 2558 มีมากกว่า 9 ล้านคัน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี นอกจากนี้ กรุงเทพฯ ยังมี

สภาวะของปัญหาผังเมืองและโครงข่ายถนนที่ไม่สมบูรณ์ ดังภาพด้านล่างที่แสดงถึงโครงข่ายถนนแบบ ก้างปลา

แผนภาพที่ 5 โครงข่ายถนนแบบก้างปลา



ที่มา : รายงานของสภาปฏิรูปประเทศด้านระบบความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2559

จากแผนภาพที่ 5 จะเห็นได้ว่าพื้นที่กรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เป็นลักษณะพื้นที่ที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super block) ซึ่งหมายถึงพื้นที่ที่ถูกล้อมรอบด้วยถนนสายหลักและถนนสายรอง ขาดถนนกระจาย การจราจรซึ่งจะทำหน้าที่กระจายการจราจรจากพื้นที่ที่ปิดล้อมไปสู่ถนนสายหลักและสายรอง ซึ่งจากภาพยังแสดงให้เห็นอีกด้วยว่าถนนในตรอก ซอย ไม่เชื่อมต่อกันอีกหลายสาย จึงมีส่วนทำให้การจราจรไม่สามารถระบายการเดินทางได้ดีเท่าที่ควร ความคล่องตัวจึงไม่เกิดขึ้นกับสภาพการสัญจรของคนในกรุงเทพมหานคร

หากสรุปความจากข้อมูลด้านเอกสาร สถิติ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รวมถึงข้อมูลออนไลน์ต่างๆ แล้ว สามารถสรุปได้เบื้องต้นว่า ปัญหาการจราจรเกิดจากสภาพพื้นที่ถนน ซึ่งเป็นพื้นที่กายภาพ และพฤติกรรมเสียงของคนซึ่งก็คือผู้ขับขี่รถยนต์ ดังนั้นทั้ง 2 ประเด็นดังกล่าวอาจมีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นส่วนที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์เกิดอารมณ์โกรธ จนแสดงอารมณ์โกรธออกมา และในหลายๆ ครั้งยังส่งผลต่อการทะเลาะวิวาทบนถนนด้วย ทั้งนี้การวิเคราะห์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระบบรายงานอุบัติเหตุ

บนโครงข่ายคมนาคม (TRAMS) ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัย กรมทางหลวงฯ ยังมีความสอดคล้องกับข้อมูลภาคสนามที่เก็บข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตการณ์ขณะขับรถ (Observation) และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) และสังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) ซึ่งจะจำแนกเป็น 2 ส่วนคือ ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล และจำแนกประเด็นการวิเคราะห์เรื่องเล่า (Narrative Analysis) ซึ่งแบ่งเป็น 5 อรรถบท และ 18 อรรถบทย่อย

4.2 ข้อมูลภาคสนาม

ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลที่ได้มาจากการเก็บข้อมูลในระยะที่ 2 ซึ่งเป็นการการสังเกตการณ์ขณะขับรถ (Observation) และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ร่วมกับข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลระยะที่ 3 คือ การสังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) ดังนี้

4.2.1 ข้อมูลทั่วไปของกรณีศึกษา

กรณีศึกษา (Case study) ในการวิจัยที่ดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตการณ์ขณะขับรถ (Observation) และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ประกอบด้วยเพศชาย จำนวน 12 คน และเพศหญิง จำนวน 8 คน รวมจำนวนทั้งสิ้น 20 คน อายุระหว่าง 28-58 ปี มีการประกอบอาชีพหลากหลาย ในขณะที่การสังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) ประกอบด้วยเพศชาย จำนวน 9 คน และเพศหญิง จำนวน 1 คน อายุระหว่าง 28-58 ปี มีการประกอบอาชีพหลากหลายเช่นเดียวกัน ดังสรุปเป็นข้อมูลตารางที่ 6 ดังนี้

ตารางที่ 6 แสดงเพศและช่วงอายุของผู้ให้ข้อมูล

วิธีการ หัวข้อ	เก็บข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตการณ์ขณะ ขับรถ และสัมภาษณ์เชิงลึก		เก็บข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตการณ์ด้วย กล้องบันทึกภาพในรถยนต์	
	เพศ	ชาย	12 คน	ชาย
	หญิง	8 คน	หญิง	1 คน
ช่วงอายุ	20-30 ปี	2 คน	20-30 ปี	-
	30-40 ปี	7 คน	30-40 ปี	5 คน
	40-50 ปี	10 คน	40-50 ปี	4 คน
	50-60 ปี	1 คน	50-60 ปี	1 คน

ตารางที่ 7 แสดงอาชีพของผู้ให้ข้อมูล

อาชีพ			
เก็บข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตการณ์ ขณะขับรถ และสัมภาษณ์เชิงลึก		เก็บข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตการณ์ด้วยกล้อง บันทึกภาพในรถยนต์	
ธุรกิจส่วนตัว	2 คน	ธุรกิจส่วนตัว	1 คน
ขับรถแท็กซี่ (Grab)	2 คน	ขับรถแท็กซี่ (Grab)	2 คน
พนักงานบริษัท	6 คน	พนักงานบริษัท	3 คน
ข้าราชการ	8 คน	ข้าราชการ	2 คน
สถาปนิก	1 คน	สถาปนิก	1 คน
ภาพยนตร์	1 คน	ภาพยนตร์	1 คน

จากตารางที่ 6 และตารางที่ 7 แสดงให้เห็นว่าในการเก็บข้อมูลภาคสนามทั้ง 2 ขั้นตอน ผู้ให้ข้อมูลแต่ละรายมีการคละเพศและมีการประกอบอาชีพคละกัน แต่กลุ่มที่มีมากที่สุดอันดับที่ 1 คือ กลุ่มข้าราชการ อันดับที่ 2 เป็นกลุ่มพนักงานบริษัท และกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ (Grab) เป็นอันดับที่ 3 นอกเหนือจากนั้นคือ กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัว สถาปนิก และอาชีพด้านการบันเทิง

4.2.2 การวิเคราะห์เรื่องเล่า (Narrative Analysis)

ในการวิจัยครั้งนี้มีการเก็บข้อมูลภาคสนาม 2 ระยะ ได้รับข้อมูลจำนวนมากที่มีความสัมพันธ์และยืนยันสมมติฐานในการวิจัยที่ว่า อารมณ์โกรธ การแสดงอารมณ์โกรธ สถานการณ์บนถนน และมุมมองเชิงพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ต่อผู้ขับขี่รถยนต์ ดังนั้นผู้วิจัยจึงแบ่งการจัดการข้อมูล และนำเสนอข้อมูลออกเป็น 5 อรรถบท ด้วยเรื่องเล่าของผู้ให้ข้อมูล สลับไปกับการวิเคราะห์เรื่องเล่า และตีความโดยผู้วิจัย ดังนี้

4.2.2.1. อรรถบทที่ 1 อารมณ์ (Emotions) ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่

1. อารมณ์โกรธขณะขับขี่รถยนต์
2. การแสดงออก และรูปแบบความโกรธขณะขับขี่รถยนต์
3. สาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์โกรธ

4.2.2.2. อรรถบทที่ 2 ตัวตน (Self) ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่

1. อารมณ์ นิสัย บุคลิกภาพเฉพาะ
2. ประสบการณ์ทักษะ และวิธีการขับขี่รถยนต์
3. การให้ความหมายกับรถยนต์

4.2.2.3. อรรถบทที่ 3 สถานการณ์ (Situations) ประกอบด้วยสถานการณ์ จำนวน 6 อรรถบทย่อย ได้แก่

1. การขับรถตัดหน้าอย่างกระชั้นชิดหรือขับรถปาดหน้าและไม่ให้สัญญาณ
2. การขับรถตามอย่างกระชั้นชิดหรือขับจี้ท้าย
3. การไม่ให้รถที่มีสิทธิไปก่อน ได้แก่ การแซงคิว หรือแทรกแถว
4. การจอดรถในทางที่ไม่สมควรจอด
5. การขับรถผิดช่องทางการจราจรหรือขับรถสวนเลน หรือขับรถย้อนศร
6. การถูกรถคันอื่นชนแล้วคู่กรณีไม่ยอมรับผิดชอบ

4.2.2.4. อรรถบทที่ 4 พื้นที่ (Space) ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่

1. การให้ความหมายพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ
2. การให้ความหมายระหว่างรถยนต์และพื้นที่
3. ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่กับความโกรธ

4.2.2.5 อรรถบทที่ 5 อุบัติเหตุ (Accidents) ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่

1. การขับรถจี้ท้ายและเว้นช่องว่างระหว่างคั่นน้อย
2. การเบียดแทรก เข้ามาในช่องจราจร

3. การขับรณประมาท เนื่องจากความเห็นแก่ตัว

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการศึกษาในบทนี้และอ้างอิงข้อมูลที่ได้จากการสังเกตการณ์การขับรณนต์ การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยกำหนด ID เป็นลำดับตามการเก็บข้อมูลและการสัมภาษณ์ พร้อมกับกำหนดนามสมมติ ดังมีรายละเอียด ดังนี้

ID แสดงลำดับและนามสมมติของกรณีศึกษา			
ID แสดงลำดับ	นามสมมติ	ID แสดงลำดับ	นามสมมติ
ID 1	นาจ	ID 11	ธัญญ์
ID 2	บอล	ID 12	เปียร์
ID 3	กฤต	ID 13	ออม
ID 4	หลุย	ID 14	แก้ว
ID 5	พลอย	ID 15	แอฟ
ID 6	จัน	ID 16	เนม
ID 7	รัก	ID 17	หวาน
ID 8	อัท	ID 18	สิงห์
ID 9	นัท	ID 19	แมว
ID 10	ยุย	ID 20	ก้อง

ข้อมูลดังกล่าว ผู้วิจัยจะนำเสนอเป็นเรื่องราวจากข้อความสั้นๆ ที่กรณีศึกษา ID ดังกล่าวได้กล่าวไว้ โดยระบุทั้ง ID และนามสมมติไว้ในทุกอรรถบทเพื่อเป็นการกำกับไม่ให้เกิดความสับสนในข้อมูลของแต่ละบุคคลเมื่อได้อ่านและทำความเข้าใจ

4.2.1.1 อรรถบทที่ 1 อารมณ์ (Emotions)

ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่ อารมณ์โกรธขณะขับรณนต์ การแสดงออก และรูปแบบความโกรธขณะขับรณนต์ และสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับรณนต์โกรธ

1. อารมณ์โกรธขณะขับรณนต์

ข้อมูลที่ได้พบจากการสัมภาษณ์และการสังเกตการณ์ในขณะที่ผู้ให้ข้อมูลขับรณนต์ มีการกล่าวถึงอารมณ์ที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในระหว่างขับรณนต์ จำนวน 3 ประเภท คือประเภทแรก คือ อารมณ์หงุดหงิดก่อนที่จะโกรธ ประเภทที่ 2 คืออารมณ์โกรธ และประเภทที่ 3 คือไม่ค่อยโกรธในระหว่างการขับรณนต์

1.1 อารมณ์หงุดหงิดก่อนที่จะโกรธ

ผู้ขับขี่รถยนต์จำนวน 14 คน ระบุว่าขณะขับขี่รถยนต์บนถนน อารมณ์ที่เกิดขึ้นโดยส่วนมากเป็นอารมณ์หงุดหงิด ผู้ให้ข้อมูลหลายราย กล่าวว่า อารมณ์หงุดหงิดจะเกิดขึ้นก่อน และจะแปรเปลี่ยนไปเป็นอารมณ์โกรธเมื่อเริ่มมีคู่กรณีที่ขับรถแบบเห็นแก่ตัว หรือคุกคามความปลอดภัย หรือผู้โดยสารในรถได้รับบาดเจ็บ ซึ่งโดยมาก ความหงุดหงิดที่เกิดขึ้นคืออารมณ์ที่เกิดจากพฤติกรรมการขับรถของคู่กรณีเฉพาะตัวบุคคลที่เป็นผู้กระทำให้เกิดผลกระทบกับเขา ไม่ได้หงุดหงิดกับทุกสิ่งที่เกิดขึ้นบนถนน ซึ่งผู้ขับขี่รถยนต์ที่ระบุว่ามึอารมณ์หงุดหงิดก่อนที่จะแปรเปลี่ยนเป็นอารมณ์โกรธ มีดังนี้

“ปกติไม่ค่อยโกรธ มีแต่หงุดหงิดกับพวกขับรถแยๆ ขับรถแบบเห็นแก่ตัว ถ้าโกรธคือโดนชนแล้วรถตัวเองโดนเยอะ หรือทำให้คนในรถเราเจ็บด้วย”

(ID6 จันท)

“เวลาขับรถ ส่วนมากจะหงุดหงิดมากกว่าโกรธช่วงเวลาเร่งด่วน ทุกคนต่างรีบ ฉะนั้นคนจึงขับรถแบบไม่มีมารยาทเยอะเพื่อถึงจุดหมายไว มันก็เลยมีเรื่องให้ต้องหงุดหงิดให้มัน ให้ด่าอยู่ตลอด

(ID5 พลอย)

“ส่วนมากอารมณ์ที่เกิดขึ้นคืออารมณ์หงุดหงิด รำคาญที่เกิดจากรถติดด้วย จากผู้ขับขี่คันอื่นที่ขับรถแบบไม่มีวินัยด้วย”

(ID11 ธัญญ์)

“หงุดหงิดมากกว่าจะโกรธเพราะถ้าหงุดหงิดจะบ่นจะด่าคนเดียวอยู่ในรถ”

(ID12 เปียร์)

ทั้งนี้ ผู้ขับขี่รถยนต์โดยส่วนใหญ่ระบุว่ามึอารมณ์หงุดหงิดมากกว่าโกรธ โดยจำแนกความแตกต่างระหว่างความหงุดหงิดและความโกรธที่เกิดขึ้นว่า การบ่น หรือด่าอยู่คนเดียวในรถเป็นการตอบสนองต่ออารมณ์หงุดหงิด แต่ถ้าเกิดอารมณ์โกรธ ผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องหาทางที่จะแสดงโดยมีพฤติกรรมบางอย่างให้อีกฝ่ายรับรู้ ดังนี้

“เวลาขับรถ อารมณ์ที่เกิดขึ้นคือความหงุดหงิด ผมไม่รู้จะไปโกรธได้ยังไง ไม่ได้เห็นหน้าคนขับอีกคันตรงๆ ผมมองว่าการโกรธคือการสะสมความหงุดหงิดไว้แล้วหลายๆ ครั้งจนอารมณ์ทะยานขีดสุดมากกว่า”

(ID7 รัก)

“เวลาขับรถโกรธ โมโหบ่อยครั้ง มันจะมีความหงุดหงิดอยู่ในเวลาขับรถ แต่จะเพิ่มระดับมาเป็นโกรธได้ก็ต่อเมื่อคู่กรณีอีกฝ่ายเริ่มก่อน”

(ID1 นาง)

“เวลาขับรถโกรธบ่อยแต่ส่วนมากจะแค่หงุดหงิดแล้วนั่งต่าอยู่คนเดียวในรถ”

(ID20 ก้อง)

“เวลาขับรถ จะมีความโมโห และหงุดหงิดบ่อยมากซึ่งก็ทำได้แค่นั่ง ต่าๆ คนเดียวไปในรถ แต่ที่โกรธจริงๆ มีอยู่บ้าง”

(ID19 แมว)

“เวลาขับรถจะหงุดหงิดบ่อยมากและทำแค่นั่งต่าในรถบีบแตรต่าแต่ถ้าโกรธมีบ่อยครั้ง หากโกรธคือพร้อมจะลงไปวิวกับคู่กรณี”

CHULALONGKORN UNIVERSITY (ID2 ขอล)

“หงุดหงิดบ่อยมากกว่าโกรธในเวลาขับรถคือมันต้องแยกออกจากกัน ระหว่างความโกรธกับหงุดหงิดหงุดหงิดก็คือการที่เราทำเพียงแค่นั่งหรือต่าในรถแต่ถ้าโกรธคือต้องทำอะไรสักอย่างให้อีกฝ่ายรับรู้”

(ID4 หลุย)

“หงุดหงิดบ่อย คือถ้าหงุดหงิดจะแค่นั่งหรือต่าในรถแต่ถ้าโกรธคือต้องทำอะไรสักอย่างให้อีกฝ่ายรับรู้ไม่บ่อย นานๆ ถึงจะมีสักที”

(ID8 อัท)

“หงุดหงิดมากกว่าโกรธ เลยปล่อยวาง มีแค่บ่นๆแล้วก็กระพริบไฟ เปิดไฟสูงใส่ แล้วก็บีบแตรด่า”

(ID9 นัท)

“เวลาขับรถ โกรธทุกวัน จริงๆ น่าจะเรียกว่าหงุดหงิดมากกว่าคือหงุดหงิดรถติด หงุดหงิดรถข้างหน้าที่ขับแบบไม่มีมารยาทพวกนี้เราก็จะบ่น จะด่าอยู่คนเดียวในรถแต่ถ้าโกรธแล้วต้องทำอะไรสักอย่างให้รู้”

(ID18 ลิงห์)

“โกรธขณะขับรถก็มีบางครั้ง แต่ส่วนมากจะเป็นความหงุดหงิด คือถ้าแค่หงุดหงิด ก็บ่นให้คนข้างๆ ที่นั่งมาด้วยฟัง ไม่นั่งด่าคนเดียว”

(ID16 เนม)

1.2 มีอารมณ์โกรธขณะขับรถยนต์

ผู้ขับรถยนต์เพียง 4 ราย ระบุว่า ขณะขับรถยนต์โกรธบ่อย ซึ่งบางรายโกรธทุกครั้งี่ขับรถ ส่วนบางรายจะโกรธเป็นบางครั้งเมื่อมีสิ่งใดหรืออะไรมากระทบต่อความรู้สึก โดยที่อารมณ์โกรธและหงุดหงิดที่เกิดขึ้นมักจะมีมาจากปัจจัยเดียวกัน

“เวลาขับรถ โกรธบ่อยมาก คนสมัยนี้มารยาทในการขับรถแย่มาก”

CHULALONGKORN UNIVERSITY (ID3 กฤต)

“โกรธบ่อยจนแทบจะตลอดเวลาคิดว่าคนขับรถทุกคนคงเป็นเหมือนกันหมดแต่ว่าจะโกรธระดับไหนก็ขึ้นอยู่กับตัวบุคคล แล้วก็สถานการณ์ตรงหน้า”

(ID13 ออม)

“เวลาขับรถเคยโกรธบ่อยๆ แต่ยังอยู่ในระดับทนได้ก็เลยมีแค่บ่น ด่า อยู่คนเดียวในรถ”

(ID14 เก้า)

“โกรธทุกวันที่ต้องขับรถ แต่เริ่มขับรถออกจากบ้านมาในซอยก็เจอ คนขับรถแยๆ รวมถึงคนจอดรถแบบไม่มีมารยาทด้วยยิ่งบนถนนหลักและ ทางด่วน เจอพฤติกรรมแยๆ สถานการณ์แยๆ บนถนนเพิ่มเข้าไปอีก”

(ID17 ทวาน)

ผู้ขับขี่รถยนต์บางรายระบุว่า ไม่ค่อยโกรธ แต่ไม่ได้หมายความว่าไม่ เคยโกรธเลย โดยอธิบายเพิ่มเติมว่า การมีสมาธิในการบังคับรถยนต์ และการใส่ใจเฉพาะพฤติกรรม ตนเองจะทำให้ไม่รู้สึกมีอารมณ์ แต่ถ้ามีเหตุการณ์มากระทบความรู้สึกหรือกระทบต่อร่างกาย ความ โกรธจะเกิดขึ้น

“ขณะที่ขับรถไม่ค่อยโกรธ เรียกได้ว่าใจเย็นมากถ้าจะมีก็คือหงุดหงิดที่รถ ติดบ้าง จะโกรธก็ต่อเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ถูกรถคันอื่นชนแล้วคือถ้าไม่มีเหตุที่ เกิดการปะทะแบบตรงๆ จะไม่รู้สึกละไร”

(ID15 แอพ)

“ไม่ค่อยโกรธ เพราะจริงๆ เป็นคนที่โฟกัสเฉพาะการขับรถเท่านั้นตามอง โกลไปข้างหน้า เลยไม่ค่อยได้มาโฟกัสกับพฤติกรรมการขับรถของใคร เวลา ปีบแตรคือแค่การเตือนเท่านั้นว่าเขาใกล้เรามากเกินไปจนจะเกิดอุบัติเหตุ แล้วนะ”

(ID10 ยุย)

2. การแสดงความโกรธขณะขับขี่รถยนต์

ข้อมูลที่ได้จากการสังเกตการณ์ในขณะขับขี่รถยนต์ และสัมภาษณ์เชิงลึก แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ โดยส่วนใหญ่มีการแสดงออกถึงความหงุดหงิด และความโกรธ หลากหลายรูปแบบ แต่โดยส่วนใหญ่จะมีรูปแบบที่ใกล้เคียงกัน โดยมักจะเริ่มต้นด้วยการกะพริบไฟ ปีบแตรสั้น ปีบแตรยาว ใช้ภาษาท่าทางและสัญลักษณ์ ตลอดจนการแก้แค้น เอาคืน ดังนี้

“ถ้าขับรถคันข้างหน้า หรือข้างๆ ขับรถช้าและเห็นแก่ตัวสิ่งแรกที่จะทำคือบีบแตร และขับปาดหน้าให้รู้ตัวแล้วตัวเองก็ขับหนีออกไปเลยแต่ถ้าการขับรถของเขาทั้งช้าและเกือบทำให้เกิดอุบัติเหตุ เราก็จะขับปาดหน้าแล้วลงไปถามเลยว่าทำไมขับรถแบบนี้”

(ID13 ออม)

“ถ้าเจอพวกทำผิดแล้วไม่ยอมรับผิดมีอาการโต้ตอบจะเอาคืนถ้าเกิดจะเขาแทรกเลนแล้วไม่เปิดไฟ ไม่ช่องทาง เราก็จะไม่ให้ด้วยการขับรถปิดจ่อใกล้คันหน้าเลย ส่วนกรณีที่ขับปาดหน้าเราก็จะขับไล่ตาม แต่ส่วนใหญ่ก็ตามไม่ทัน คือต้องการจะแสดงให้รู้ว่าเราไม่พอใจ ถ้ากรณีที่ขับกินเลนแบบที่เตือนแล้วยังทำต่อจะขับไปตีคู่แบบให้กินเลนเขาใกล้ๆบ้าง จนเขารำคาญแล้วยอมขับให้ถูกเลนแต่จะไม่ลงจากรถเด็ดขาด ยกเว้นว่าจะเกิดกรณีรถชนขึ้น”

(ID17 หวาน)

“เราบีบแตรแล้วแต่ยังเฉย จะเปิดกระจกไปมองหน้าลงไปเคาะประตูเรียกมาคุย เคยโกรธที่สุดคือ ไปเตะรถคู่กรณี”

(ID9 นัท)

“ถ้าเริ่มโกรธ จะเริ่มต้นด้วยการกระพริบไฟบีบแตรถี่ๆ ถ้าเป็นกลางคืนก็จะเปิดไฟสูงใส่เลยแต่ถ้าโกรธมากๆ จะขับรถแซง ไปจอดข้างหน้าแล้วลงจากรถไปเคาะกระจกบอกว่า คุณจะขับรถแบบนี้ไม่ได้”

(ID18 ลิงห์)

“ถ้าโกรธไม่มาก ก็จะแค่กระพริบไฟ บีบแตรแต่ถ้าโกรธมากหน่อยก็จะเปิดกระจก ไปยกหัวแม่มือโป้งลงให้แต่ถ้าโกรธแบบสุดๆ ก็จะขับรถแซงแล้วปาดหน้าเลย”

(ID19 แมว)

“ขั้นแรกผมจะบีบแตรสั้นๆ ขั้นต่อมาจะบีบแตรยาวถัดจากนั้นจะลด
กระจกลงไปมองหน้ามองแบบเฉยๆ ไม่ได้ทำอะไรส่วนขั้นสุดท้ายที่จะทำ
คือ ลงไปคุยเลย ซึ่งการลงไปคุยจะมีการทะเลาะกันเกิดขึ้นหรือไม่ขึ้นอยู่กับ
กันว่าอีกฝ่ายตอบได้เราอย่างไร”

(ID2 บอล)

“วิธีการแสดงออกว่าโกรธ คือ การบีบแตรถ้าบีบแตรสั้นๆ คือเตือน แต่ถ้าบีบ
แตรยาวคือด่า ถ้าโกรธมากจริงๆ ก็จะเปิดกระจกไปด่าและชี้หน้าอีกฝ่าย”

(ID3 กฤต)

“โกรธจะบีบแตรด่า แต่ถ้าบีบแตรแล้วยังขับรถวนประสาทหรือขับรถมา
เทียบมองหน้าแบบกวนๆผมก็จะเปิดกระจกไปถามเลยว่าเอาอย่างไรคือถ้า
กวนมากก็กวนกลับถ้าต่อมาก็ต่อกลับเช่นกัน”

(ID20 ก้อง)

นอกจากเรื่องเล่าที่กล่าวโดยกรณีศึกษาแล้ว ข้อค้นพบที่ผู้วิจัยพบจากการ
สังเกตการณ์ในขณะขับรถยนต์ และการสังเกตด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์มีความสอดคล้องกับ
ข้อมูลที่เป็นเรื่องเล่า ซึ่งสรุปได้ว่า ผู้ขับรถยนต์มีการแสดงความโกรธในขณะขับรถยนต์หลายหลาย
พฤติกรรมและการแสดงความโกรธบนถนนมีรูปแบบ (Patterns) ดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 8 แสดงรูปแบบของ (Patterns) ของการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์

ลำดับ	รูปแบบการแสดงออก	วัตถุประสงค์
1	ใช้ไฟกระพริบ	เพื่อเป็นการเตือนให้ขับรถระมัดระวังให้มากขึ้น และเตือนให้ทราบว่าอาการขับรถของอีกฝ่ายทำให้เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัย
2	บีบแตรสั้น หรือบีบแตรสั้นร่วมกับถิ่ง	เพื่อเป็นการเตือนให้ขับรถระมัดระวังอีกครั้ง และเตือนให้ทราบว่าอาการขับรถของอีกฝ่ายยังทำให้เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยอยู่
3	บีบแตรยาว	เพื่อเป็นการตำหนิเตือนหลายครั้งแล้วยังคงกระทำแบบเดิม และเป็นการขู่กลายๆ ว่าให้หยุดกระทำ
4	ให้นิ้ว หรือใช้สัญญาณมือ	เพื่อแสดงให้อีกฝ่ายรู้ว่าไม่พอใจมาก ซึ่งควรจะหยุดการกระทำได้แล้ว การให้นิ้วดังกล่าว ไม่ใช่การแสดงความหยาบคาย เพียงแค่แสดงออกให้รับรู้ว่าเป็นการกระทำที่แย่มาก
5	เปิด หรือลดกระจกลงไป มองหน้า หรือด่า	เพื่อเป็นการแสดงออกว่าโกรธมาก และพร้อมจะเผชิญหน้าทันทีถ้าอีกฝ่ายตอบโต้
6	ขับรถไล่ หรือแก๊วแค้น	เพื่อเป็นการแก๊วแค้น เอาคืน และทำให้อีกฝ่ายได้รับความรู้สึกแบบเดียวกันกับที่ตนเองได้รับ และทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้รถใช้ถนน
7	จอดรถ หรือจอดรถขวาง แล้วเปิดประตูลงมาคุย	เพื่อเป็นการแสดงออกให้อีกฝ่ายรู้ว่า ต้องการคำตอบหาจุดสิ้นสุดของเหตุการณ์ หรือพร้อมจะเผชิญหน้ากับอีกฝ่ายทุกรูปแบบ ซึ่งอาจจะเกิดการ โต้เถียง ทะเลาะวิวาท การใช้กำลังกาย ได้ ขึ้นอยู่กับการถูกยั่วยุอารมณ์ของทั้งคู่
8	ทำลายสิ่งของ เช่น เตะรถยนต์	แสดงออกถึงความหมดความอดทนกับฝ่ายตรงข้าม แต่ยังสามารถระงับอารมณ์ได้
9	ทำร้ายร่างกายฝ่ายตรงข้าม เช่น ผลัก ต่อย หรือใช้อาวุธ	แสดงออกถึงการบันดาลโทสะที่ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ได้ และเหตุการณ์จะจบลงได้จากบุคคลที่ 3

ทั้งนี้ ข้อมูลตามตารางที่ 8 สามารถนำมาสรุปเป็นรูปแบบในการแสดงความโกรธของผู้ให้ข้อมูล ยังสามารถนำมาสรุปเป็นชุดรูปแบบของการแสดงความโกรธ ซึ่งเป็นรูปแบบที่พบมากที่สุด ดังนี้

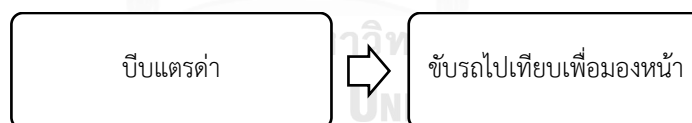
1) ชุดรูปแบบที่ 1

รูปแบบนี้ ผู้ขับรถยนต์จะแสดงความโกรธ หรือความไม่พอใจ โดยเริ่มต้นด้วยการกระพริบไฟ จากนั้นจึงเตือนด้วยแตร หากคู่กรณียังมีพฤติกรรมเดิมๆ อีก ผู้ขับรถยนต์จะเปลี่ยนเป็นการบีบแตรสั้นสลับยาวเพื่อต่อว่า และในขั้นสุดท้ายผู้ขับรถยนต์จะลงไปเคาะกระจกรถเพื่อพูดคุย/ต่อว่า



2) ชุดรูปแบบที่ 2

ชุดรูปแบบนี้ ผู้ขับรถยนต์จะแสดงความโกรธ หรือความไม่พอใจ โดยเริ่มต้นด้วยบีบแตรด่า คู่กรณี หากพฤติกรรมของอีกฝ่ายไม่ดีขึ้น ผู้ขับรถยนต์จะขับรถไปเทียบเพื่อมองหน้า ให้อีกฝ่ายรับรู้ว่าไม่พอใจ และรังเกียจในการกระทำที่เกิดขึ้น



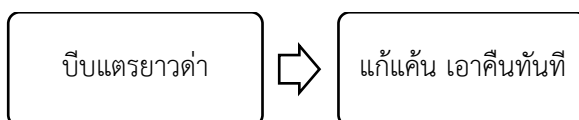
3) ชุดรูปแบบที่ 3

ชุดรูปแบบนี้ เริ่มต้นด้วยการบีบแตรด่า หากคู่กรณียังไม่เปลี่ยนแปลงท่าที หรือขับรถสวนโทสะต่อ ผู้ขับรถยนต์จะเปลี่ยนเป็นเปิดกระจกชี้หน้า หรือให้นิ้วกลาง หรือนิ้วโป้งคว่ำลง



4) ชุดรูปแบบที่ 4

ชุดรูปแบบนี้ เริ่มต้นด้วยปีบแตรยาวด่า หากคู่กรณียังคงขับรถกวนโทสะต่อ ผู้ขับรถยนต์จะ แก้แค้น เอาคืนทันที ด้วยการแก้ง้อขับจี้ท้าย ขับปาดหน้าแล้วแก้ง้อเบรกกะทันหัน ขับรถไล่ตาม เป็นต้น



ทั้ง 4 ชุดรูปแบบมีขั้นตอนในการเริ่มที่แตกต่างกัน แต่มักจะจบลงแตกต่างกัน กล่าวคือ บางครั้งจบลงด้วยการที่ต่างฝ่ายต่างแยกย้ายไปตามเส้นทางของตนเองเมื่อแก้แค้น เอาคืน จนพอใจแล้ว บางครั้งจบลงด้วยการที่ผู้ขับรถยนต์มีอารมณ์โกรธจนแสดงพฤติกรรมต่างๆ ในขณะที่ อีกฝ่ายหนึ่งไม่ตอบสนอง และในบางครั้งจบลงด้วยการทะเลาะวิวาท หรือใช้กำลังทำร้ายร่างกาย เช่น ผลักไหล่ ชกต่อย เป็นต้น

3. สาเหตุที่ทำให้โกรธ

ข้อมูลจากทุกวิธีการ และทุกเทคนิคในการเก็บข้อมูลแสดงให้เห็นว่า ผู้ขับรถยนต์ทุกคนมีอารมณ์หลากหลายในขณะที่กำลังขับรถบนถนน ได้แก่ หงุดหงิด ไม่พอใจ หรือโกรธ โดยที่ผู้ขับรถยนต์แต่ละคนต่างสามารถแยกแยะได้ว่าอารมณ์ของตัวเองอยู่ในระดับใด ซึ่งผู้ขับรถยนต์ทุกคนรับรู้ด้วยว่าอารมณ์ในระดับใดของตนเองที่จะส่งผลต่อการแสดงออก หรือแสดงอารมณ์โกรธ ทั้งนี้ มีผู้ขับรถยนต์ที่กล่าวถึงสาเหตุของความโกรธ ซึ่งเป็นการอธิบายต่อเนื่องจากการกล่าวถึงความโกรธ ในขณะที่ขับรถยนต์ มีดังนี้

“สิ่งที่จะทำให้โกรธมากๆ คือเจอพวกทำผิดแล้วไม่ยอมรับผิดอาการ
โต้ตอบ”

(ID17 ทวาน)

“จะโกรธถ้าโดนชนแล้วรถตัวเองโดนเยอะหรือทำให้คนในรถเราเจ็บด้วย”

(ID6 จั่น)

“จะโกรธได้ต้องเป็นเหตุการณ์ที่ทำให้เรารู้สึกว่าการขับของอีกฝ่ายทำให้เรา
ไม่ปลอดภัยในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง”

(ID11 ฉัญญ์)

เหตุการณ์ที่จะทำให้ถึงขั้นโกรธส่วนใหญ่ต้องเป็นเหตุการณ์ที่คุกคามต่อ
ความปลอดภัยของเรามากๆ”

(ID12 เปียร์)

“การโกรธคือการสะสมความหงุดหงิดไว้แล้วหลายๆ ครั้งจนอารมณ์ทะยาน
ขีดสุด”

(ID7 รัก)

“อารมณ์เพิ่มระดับมาเป็นความโกรธก็ต่อเมื่อคู่กรณีอีกฝ่ายเริ่มก่อน”

(ID1 นาจ)

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกพบว่า สาเหตุของความโกรธที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถยนต์
คือเป็นสาเหตุ หรือสถานการณ์ได้ทั้ง 2 ประการ แต่จุดจุดร่วมกัน คือ พฤติกรรมการการขับรถที่เห็น
แก่ตัว พฤติกรรมที่แสดงให้เห็นถึงการขาดวินัยและขาดมารยาทในการขับรถ และพฤติกรรมการขับรถ
อันตรายที่จะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยทั้งของตนเองและผู้อื่นที่ใช้เส้นทางร่วมกัน ดังเช่น

“มักจะโกรธเวลาเจอคนขับรถที่เบียด แทรกโดยไม่บอก ไม่ให้สัญญาณก่อน
ปาดหน้าแบบกะทันหันแล้วก็พวกที่ชอบปาดซ้ายปาดขวา”

(ID20 ก้อง)

“เป็นคนไม่ชอบพวกที่ชอบแซงคิวเพราะถือว่าเจตนากระทำความผิดนี่คือ
พวกไม่เคารพกฎ ไม่มีมารยาท ฉะนั้นเราจะไม่ยอมคนพวกนี้ ต้องทำให้เขา
รู้ตัวว่าเขาทำผิดด้วยวิธีการใดก็ได้แล้วแต่สถานการณ์ตอนนั้น”

(ID18 ลิงห์)

“จะโกรธประเภทที่ขับรถปาดหน้าเราแบบกะทันหันพอเราบีบแตรต่อว่ายิ่ง
ขับรถกวนประสาท ด้วยการเบรกรถหลายๆ รอบติดกัน”

(ID7 รัก)

“ถ้าโกรธคู่กรณี ทำผิดแล้วไม่ขอโทษ ไม่ยอมรับผิด ผมจะไม่ยอมก็อาจจะมีการ
โต้เถียงหรือต่อยกันบ้าง แล้วแต่สถานการณ์ในเวลานั้น”

(ID2 บอล)

“จะโกรธถ้าอีกฝ่ายขับรถแย่งจนทำให้เกิดรถชนขึ้น และจะโกรธถึงขีดสุด
ถ้าหากอีกฝ่ายไม่ยอมรับผิด พร้อมจะเอาเรื่องถึงที่สุดด้วยวิธีใดก็ได้”

(ID12 เปียร์)

“โกรธมากๆ ถ้าเจอพวกทำผิดแล้วไม่ยอมรับผิด มีอาการโต้ตอบเราจะเอา
คืน คือเป็นคนนิสัยเสีย ชอบเอาคืนแต่ก็มักจะขับไล่ตามไม่ทัน
แต่ไม่ลงจากรถเด็ดขาด ยกเว้นว่าจะเกิดกรณีรถชนขึ้น”

(ID17 หวาน)

จากข้อมูลเบื้องต้น สามารถสรุปได้ว่าสาเหตุของความโกรธประเด็นหนึ่งที่นอกเหนือจาก
สถานการณ์ที่เกิดขึ้น คือพฤติกรรม การขับรถยนต์ของผู้ใช้รถใช้ถนน หรือการตอบโต้ของผู้ขับรถยนต์
ฝ่ายตรงข้าม นอกจากนี้ ผู้ขับรถยนต์หลายรายสะท้อนออกมาว่าการที่เขาไม่สามารถคาดเดาได้ว่า
คู่กรณีกำลังคิดอะไร หรือแสดงพฤติกรรมใดๆ เพราะอะไร ทำให้เกิดการความคิดเข้าข้างตนเอง และ
เกิดความรู้สึกโกรธขึ้น ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 9 ที่อธิบายเหตุการณ์และการกระทำ
ของคู่กรณีในขณะที่ขับรถยนต์ ดังนี้

ตารางที่ 9 แสดงเหตุการณ์และการกระทำของคู่กรณี

ผู้ขับขี่รถยนต์	คู่กรณี
ผู้ขับขี่รถยนต์เปิดไฟขอทาง	ขับเร็วขึ้น
ถูกช่องการจราจรบีบให้ออกมาเดินรถในทางเดียว	ไม่ยอมและบีบบังคับให้จอดแช่เพื่อรอเป็นเวลานาน
ขับรถอยู่ในช่องการจราจรตามปกติ	เร่งความเร็วสูงสุดในขณะที่ขับรถผ่านโดยไม่มีสาเหตุ
ขับรถอยู่ในช่องการจราจรตามปกติ	ขับปาดหน้าระยะกระชั้นชิด

ตารางที่ 9 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่รถยนต์โดยส่วนใหญ่ประเมิน การกระทำของคู่กรณีว่าเป็น การขับรถในลักษณะชั่ววูโทสะ ไร้มารยาท และเห็นแก่ตัว เพราะทำให้กระทบต่อความเสี่ยง ในการดำเนินชีวิตบนถนนทั้งของตนเองและเพื่อนร่วมทางจนทำให้เกิดความรู้สึกว่าอึดอัดไม่ได้ และ แปรเปลี่ยนเป็นความโกรธในที่สุด กล่าวได้ว่า ความโกรธที่เกิดขึ้นเป็นเพราะมีสิ่งหรือสถานการณ์ มากระตุ้น ซึ่งสถานการณ์นั้นๆ ก็คือ การเผชิญหน้ากันจากการปลุกปั่นของคู่กรณี ซึ่งสรุปได้ว่า สาเหตุ หนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์โกรธ เกิดจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันของผู้ขับขี่รถยนต์และคู่กรณี โดยเมื่อเกิด ความโกรธขึ้น ผู้ขับขี่รถยนต์มักจะแสดงออก และทำให้คู่กรณีรับรู้ความรู้สึกด้วยการตำหนิต่อ พฤติกรรมการขับรถที่ไม่เหมาะสมของอีกฝ่าย ทั้งนี้ความโกรธที่เกิดขึ้นเป็นเพราะการถูกก่อกวน หรือ ชั่วโมโห การถูกขัดจังหวะอย่างไม่มีเหตุผล การไม่ยอมรับผิดชอบและการถูกคุกคาม การกระทำหรือ การขับรถที่มีแนวโน้มจะทำให้เกิดอันตราย และความไม่มีจิตสำนึกในการใช้พื้นที่ถนนซึ่งเป็นพื้นที่ สาธารณะ ซึ่งหมายถึงว่า พฤติกรรมการขับรถอันตราย และมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดความเสี่ยง ของคู่กรณี โดยเฉพาะความไร้วินัย ไร้มารยาท และการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นองค์ประกอบสนับสนุน ที่ทำให้โกรธ

4.2.2.2 อรรถบทที่ 2 ตัวตน (Self)

ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่ อารมณ์ นิสัย บุคลิกภาพเฉพาะ ประสบการณ์ ทักษะ และวิธีการช้บรณนต์ รวมถึงการให้ความหมายกับบรณนต์ ทั้งนี้ มีประเด็นที่มีรายละเอียดที่น่าสนใจหลายประการ ผู้วิจัยจึงขอแยกเป็นประเด็นต่างๆ ได้แก่

1. อารมณ์ นิสัย บุคลิกภาพเฉพาะบุคคล

ในส่วนนี้ ผู้วิจัยต้องการแสดงให้เห็นวิธีการเล่าเรื่อง การพูดที่เกี่ยวข้อง เนื่องมาจากการประเมินตนเองของผู้ให้ข้อมูลก่อนที่นำมาจะวิเคราะห์ ดังมีรายละเอียด ดังนี้

1.1 บุคคลที่มีนิสัยเย็บเฉย ไม่ค่อยโกรธ แต่ไวต่อสิ่งที่มากระทบ

ช้บรณนต์ที่มีนิสัยเย็บเฉย ไม่ค่อยโกรธ แต่ไวต่อสิ่งที่มากระทบ โดยส่วนใหญ่จะมีพื้นฐานเป็นคนเก็บซ่อนอารมณ์ หรือควบคุมอารมณ์ได้ดี ซึ่งผลของการควบคุมอารมณ์มักจะส่งผลให้กลายเป็นคนที่แสดงออกอย่างรุนแรง เมื่อมีสิ่งใดมากระทบ โดยเฉพาะกระทบต่ออารมณ์หงุดหงิด หรือโกรธ ดังนี้

“ปกติเป็นคนเฉยๆ ไม่ค่อยพูด ผมคิดว่าตัวเองมีความรู้สึกไวต่อสิ่งที่มากระทบ เป็นคนไม่ค่อยเครียดและไม่ค่อยกังวล แต่จะเป็นคนหงุดหงิดง่ายมาก สีหน้ามักจะแสดงออกก่อนเสมอโดยส่วนใหญ่ ผมควบคุมอารมณ์ตัวเองได้ แต่ถ้าเมื่อใดที่เหลืออดจะจัดการแบบรุนแรง ไม่ไว้หน้าใครทั้งนั้น”

(ID1 นาง)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

“เป็นคนอารมณ์ดี คุยเก่ง สนุกสนาน และเฮฮาคิดมากเจ้าอารมณ์แต่ไม่ค่อยแสดงออกเราไม่จำเป็นที่จะต้องแสดงอารมณ์เต็มที่”

(ID5 พลอย)

“เป็นคนสนุกสนาน เป็นคนใส่ใจคนอื่น คิดมาก ชี้กั่วงวล ปกติเป็นคนใจเย็น ไม่ใช่คนหงุดหงิดง่าย แต่ถ้าเวลาจะใจร้อนขึ้นมา ก็ไม่เคยมีใครห้ามได้ ควบคุมอารมณ์ได้ค่อนข้างดี เพราะลำคัญต่อภาพลักษณ์”

(ID6 จั๋น)

“เป็นคนเฉยๆ ไม่ค่อยเรื่องมาก ค่อนข้างสุภาพคนมักจะมองว่าเป็นคน
เจียบๆ ไม่แน่ใจว่าตัวเองเป็นคนใจร้อนหรือใจเย็นรู้แต่เวลาโกรธ ช้างหรือ
ใครก็หยุดไม่ได้ ไม่ได้อ่อนไหวง่าย ยกเว้นเวลาเดียวคือเวลาขับรถที่จะรู้สึก
ว่าโดนกระทบนิดเดียวจะโกรธเป็นฟืนเป็นไฟ”

(ID8 อัท)

“เป็นคนง่ายๆ ไม่เรื่องมาก อะไรก็ได้ แต่เป็นตัวของตัวเองสูงเวลาโกรธ
หรือไม่พอใจหน้าตาก็จะแสดงออกเอง แต่เวลาโกรธจะสุดๆ มาก เป็นคน
อ่อนไหวง่าย มีอะไรมากระทบความรู้สึกก็จะรู้สึกง่ายแต่จะไม่ค่อย
แสดงออกมากนักถ้าไม่จำเป็น”

(ID9 นัท)

“เป็นคนเฉยๆ ไม่ค่อยแสดงออก ใจเย็น ทำอะไรแบบไม่เร่งรีบแต่ถ้ามีคนมา
ทำให้เราต้องเร่งรีบจะรู้สึกหงุดหงิด เป็นคนขี้รำคาญด้วย ค่อนข้างจะเก็บ
ความรู้สึก คนอื่นๆ เลยมักจะคิดว่าเป็นคนสบายๆ ไม่ค่อยมีอารมณ์ แต่
จริงๆ คือมี แต่ไม่แสดงออกถ้าไม่จำเป็นเวลาที่ควบคุมอารมณ์ไม่ได้จะแสดง
ออกแบบรุนแรงไปเลย”

(ID14 เก้า)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

1.2 บุคคลที่มีอารมณ์ร้อน และแสดงออกชัดเจน

ผู้ขับรถยนต์กลุ่มนี้มีนิสัยใจร้อน และแสดงออกชัดเจน บางราย
เป็นคนมีแบบแผน เจ้าระเบียบ บางรายในอดีตเป็นคนใจร้อนแต่ปัจจุบันเปลี่ยนแปลงตามอายุ บาง
รายมีพื้นฐานนิสัย คือเป็นตัวของตัวเองสูง บางรายมีหลายบุคลิกภาพสลับกันทั้งความใจร้อนและใจ
เย็น ความนิ่งและความฉุนเฉียว ดังนี้

“คิดว่าตัวเองเป็นคนอารมณ์ร้อนมาก แต่ไม่แสดงออก ไม่ค่อยพูดไวต่อสิ่ง
ที่มากระทบความรู้สึกความรู้สึก เป็นคนมีแบบแผนในการใช้ชีวิตค่อนข้าง
เป็นระเบียบ ฉะนั้นถ้าเกิดอะไรขัดหูขัดตาจะหงุดหงิดง่ายซึ่งถ้าหงุดหงิดต่อ
หน้าคนอื่นจะเฉย เยียบ แต่ถ้าเป็นคนใกล้ชิดจะแสดงออกแต่ในเวลาที่ใช้
grab รับผู้โดยสารจะไม่แสดงออกความรู้สึกส่วนตัว”

(ID3 กฤต)

“เป็นคนที่นิสัยและอารมณ์เปลี่ยนแปลงเร็วมาก บางเวลาก็เป็นคนใจเย็น
บางเวลาก็เป็นคนใจร้อนมาก ขึ้นอยู่กับเรื่องที่เกิดขึ้นในเวลานั้น คือถ้า
เหตุการณ์เดียวกันแต่ต่างเวลากันการโต้ตอบก็จะไม่เหมือนกัน ซึ่งการ
แสดงออกในเวลาที่เราโกรธจะขึ้นอยู่กับบุคคลที่เราโกรธ”

(ID2 บอล)

“นิสัยส่วนตัวเป็นคนตรงๆ ใจร้อน ชี้หงุดหงิด โมโหง่ายปัจจุบันใจเย็นขึ้น
บ้างตามอายุที่มากขึ้น แต่ถ้ามีเรื่องไหนที่ทำให้หงุดหงิดก็ต้องแก้ไขให้จบๆ
เรื่องไม่ค้างคา ปกติไม่ใช่คนควบคุมอารมณ์แต่เวลารับผู้โดยสารจะตรงกัน
ข้ามเลย”

(ID4 หลุย)

“เป็นคนที่มีความเป็นตัวของตัวเองมาก หุนหันพลันแล่นถ้าโกรธมากๆ ก็จะ
แสดงออกไปเลย เป็นคนอ่อนไหว ความรู้สึกไวกับทุกเรื่อง ถ้าไม่พอใจคน
ใกล้ตัวก็มักจะเลือกเงียบ ปล่อยผ่าน ตรงกันข้ามกับเวลาขับรถที่พร้อมจะ
แสดงออกมาทันที”

(ID7 รัก)

“มีหลายบุคลิก ขึ้นอยู่กับว่าอยู่ในโหมดงานหรือโหมดส่วนตัวถ้ากำลังทำงาน ก็จะเป็นคนนิ่งๆ เงียบๆ ไม่ค่อยพูด และจริงจังในทุกๆ เรื่องแต่ถ้ากำลังอยู่ในโลกส่วนตัว ก็จะเป็นคนเฉยๆ ชอบอยู่กับตัวเองและไม่ค่อยสนใจหรือใส่ใจคนอื่นๆ เป็นคนที่มีความเป็นเด็กสูงมากเอาแต่ใจตัวเอง และไม่สังเกตอะไรที่อยู่นอกเหนือตัวเอง ฉะนั้นเวลาโกรธหรือไม่พอใจ จะแสดงออกรุนแรงมาก”

(ID10 ยุย)

“เป็นคนใจร้อนมาก เวลาเจอเรื่องที่ไม่ชอบ หรือมีคนมาทรมานโมโหก็จะเดือดง่าย แล้วเวลาที่ไม่พอใจก็จะเป็นคนที่พูดทันที คือต้องการให้รับรู้ที่เราไม่พอใจ ซึ่งถ้าพูดไปแล้วยังทำแบบที่เราไม่ชอบอีก ก็จะเดือดจัดกว่าเดิมอีก แล้วก็พร้อมที่จะแตกหักเลย ยอมรับว่าตัวเองเป็นคน sensitive มาก”

(ID20 ก้อง)

1.3 บุคคลที่มีอารมณ์อ่อนไหว เจ้าอารมณ์ และแสดงความรู้สึกชัดเจน

ลักษณะนิสัยของบุคคลในกลุ่มนี้จะมีความอ่อนไหว เครียด จริงจัง คิดมาก วิดกกังวลง่ายต่อเรื่องที่ไม่ได้คาดการณ์ไว้ ชัดเจนในการแสดงออก บางรายควบคุมอารมณ์ได้ดี บางรายไม่ค่อยควบคุมอารมณ์ บางรายก็มีการควบคุมอารมณ์แต่แปรผันไปตามอายุที่มากขึ้น ดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

“เป็นคน sensitive คิดมาก มักจะคิดวนไปมาจนกว่าจะหาทางออกได้ แสดงความรู้สึกชัดเจน เป็นคนชัดเจนมากในทุกเรื่อง เครียดง่ายเป็นคนจริงจัง เวลาทำงานก็เครียด อารมณ์แบบลบบๆอารมณ์ที่มีผลต่อการแสดงออกที่สุด เช่น เสียใจ โกรธ”

(ID11 ธัญญ์)

“Sensitive เจ้าอารมณ์มากเวลาที่มีอะไรมากระทบความรู้สึกไม่ใช่คนแสดงออกแบบรุนแรง โกรธหรือไม่พอใจก็จะนิ่งๆ ถ้าใครทำให้โกรธได้ แปลว่าร้ายแรงมาก กระทบจิตใจมาก”

(ID12 เป็ยร์)

“เป็นคนอ่อนไหวง่าย รู้สึกไว แต่ก็ขึ้นอยู่กับสถานการณ์และบุคคลที่มาทำให้เกิดความรู้สึก เวลาโกรธส่วนมากจะโกรธจากคำพูดหรือการกระทำแบบไม่คิดของคนอื่นมากกว่าความโกรธจะอิงตามตัวบุคคล และสถานการณ์ของเรื่องที่เกิดเป็นคนเจ้าอารมณ์และพร้อมที่จะแสดงอารมณ์ ถ้าเรื่องไหนที่สุดจริงๆ ก็พร้อมเสมอที่จะมีปัญหา”

(ID13 ออม)

“อ่อนไหวเฉพาะเวลามีเรื่องที่กระทบกับจิตใจหรือเป็นเรื่องที่เราไม่ได้คาดคิดนิสัยเปลี่ยนจากตอนอายุน้อยมาก ตอนนั้นจะเป็นคนใจร้อน โวยวาย ถ้ามีอะไรไม่ได้ตั้งใจ ตอนนี่กลายเป็นคนที่นั่งขึ้น รู้สึกอะไรก็ไม่ได้แสดงออกทั้งหมด เพราะเป็นคนเครียด มีความกดดันค่อนข้างสูง และเป็นคนบ้าคลั่งต่อความสมบูรณ์แบบ”

(ID15 แอป)

“เป็นคนความรู้สึกไว ถ้ามีอะไรมากระทบก็จะรู้สึกจะแสดงออกทันทีในชีวิตส่วนตัวจะไม่ควบคุมอารมณ์เลย เป็นตัวเองเต็มทีแสดงออกตามความรู้สึกจริงเลย แต่ถ้าเป็นเรื่องงานจะควบคุมอารมณ์ได้ดีเวลาปล่อยอารมณ์เต็มที่คนก็จะคิดว่าผมเป็นคนน่ากลัวเพราะผมแสดงความเป็นตัวเองสุดๆ ยิ่งเวลาไม่พอใจหรือโกรธจะยิ่งรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ ตามอารมณ์ที่คุกรุ่น”

CHULALONGKORN UNIVERSITY (ID16 เนม)

“เป็นคนที่มีความเป็นมิตรมาก แต่สถานการณ์ คนรอบข้างที่แวดล้อมทำให้เราต้องเปลี่ยนแปลงไป กลายเป็นคน sensitive และ emotional อะไรมากระทบความรู้สึกแค่นิดเดียวก็จะมีปฏิกิริยาตอบสนองแต่ไม่ได้หมายความว่าแสดงออกทุกเรื่อง โดยมากจะเก็บเงียบ เมื่อไม่พอใจและส่วนน้อยที่จะแสดงออกทางสีหน้า แววตา และน้ำเสียงไม่เคยตำใครหยาบคาย เป็นคนชัดเจนมากในการแสดงความรู้สึกไม่แสดงออกรุนแรงมากเอาแค่พอให้คนที่ทำให้เราไม่พอใจรับรู้ รู้สึกตัวเพียงเท่านั้น”

(ID17 ทวาน)

“เป็นคนอ่อนไหวง่ายเฉพาะบางเรื่อง ต้องเป็นเรื่องที่กระทบจิตใจจริงๆ ไม่ค่อยแสดงออก แต่สีหน้าแวตามันจะแสดงออกไปเอง คือรู้จักเก็บ รู้จักแสดงออกในปริมาณที่เหมาะสม”

(ID18 ลิงห์)

“sensitive มีความรู้สึกไวต่อสิ่งที่คุณอื่นทำ พูดหรือแสดงต่อเราแต่เราไม่ได้แสดงออกให้คนอื่นรับรู้ทุกความรู้สึกของเราเพราะอารมณ์ที่เราแสดงออกไปหมายถึงวุฒิภาวะทางอารมณ์ของเรา”

(ID19 แมว)

จากข้อมูลซึ่งเป็นการสะท้อนความคิดที่ผู้ให้ข้อมูลมีความคิดเห็นต่อตนเองหรือประเมินตนเอง แสดงให้เห็นว่า กรณีศึกษาโดยส่วนมากเป็นคนค่อนข้างอ่อนไหว (Sensitive) ซึ่งในที่นี้หมายถึง ความรู้สึกไวที่ตอบสนองทันทีต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะเหตุการณ์ที่เป็นเรื่องส่วนตัว ซึ่งการตอบสนองก็คือการแสดงออก ทางสีหน้าท่าทางตามอารมณ์ที่เกิดขึ้น ไม่ได้เก็บความรู้สึกมากนัก แต่หากเป็นอารมณ์ที่เกิดขึ้นกับเหตุการณ์ ในที่ทำงาน หรือเกิดเพราะคนอื่นที่ไม่รู้จัก ไม่สนิทสนม จะพยายามไม่แสดงออกเนื่องด้วยความเป็นห่วงภาพลักษณ์ของตนเองเกรงว่าจะทำให้ดูเหมือนขาดวุฒิภาวะในการทำงาน และมองว่าในเวลาทำงานไม่ควรแสดงอารมณ์ของตนเองอย่างเต็มที่ เพราะดูไม่เหมาะสม ในขณะที่ กรณีศึกษาบางคนยอมรับว่าจริงๆ เป็นคนอารมณ์ร้อนอยู่แล้วตามธรรมชาติ ได้แก่ ผู้ให้ข้อมูล ID16 ที่กล่าวถึงตนเองว่าเป็นคนอารมณ์ร้อน แต่สามารถควบคุมตัวเองได้ แต่หากมีอารมณ์โกรธขึ้นมาจะกลับกลายเป็นว่าไม่สามารถควบคุมอารมณ์ได้บ่อยครั้ง ในขณะที่มีผู้ให้ข้อมูลบางราย นิสัยและอารมณ์จะเปลี่ยนแปลงไปแบบตรงกันข้ามเมื่อต่างสถานการณ์กัน เช่น ผู้ให้ข้อมูล ID8 ที่กล่าวถึงนิสัยที่แท้จริงซึ่งเป็นคนเฉยๆ ง่ายๆ ไม่ค่อยมีอารมณ์ใดๆ ทั้งในเวลาทำงานและเวลาใช้ชีวิตส่วนตัว แต่กลับมีอารมณ์รุนแรง หรือโกรธง่ายขึ้นทุกครั้งที่ขับรถบนถนน และพร้อมที่จะแสดงความโกรธที่เกิดขึ้นนั้นโดยที่ไม่มีการควบคุมอารมณ์ใดๆ นอกจากนี้ กรณีศึกษา ID20 ได้พูดไว้อย่างชัดเจนว่า เป็นคนอารมณ์ร้อนอยู่แล้ว ฉะนั้นจึงเป็นคนที่ไม่โกรธง่าย และพร้อมแสดงความโกรธโดยที่ไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าในเวลานั้นกำลังใช้ชีวิตส่วนตัวหรือทำงาน เพราะจริงๆ แล้วในเวลาทำงานก็ต้องใช้อารมณ์ขับเคลื่อนอยู่แล้ว การแสดงอารมณ์จึงไม่ใช่เรื่องแปลก และเป็นที่น่าสังเกตว่างานที่ทำว่ามีส่วนอย่างยิ่งในการหล่อหลอมตัวตนเขา คือสนับสนุนให้เป็นคนที่ใช้อารมณ์ในการดำเนินชีวิตมากกว่าที่เคยเป็น ซึ่งสอดคล้องกับที่ ID10 ได้อธิบายว่า งานเป็น

สิ่งที่หล่อหลอมบุคลิกภาพให้เป็นคนพูดน้อย ฟังมาก กลายเป็นคนที่ดูนิ่ง เงียบ และค่อนข้างเฉยชา ซึ่งในเรื่องของการควบคุมอารมณ์ได้ดีในเวลาทำงานนั้นจึงมีผลในการใช้ชีวิตส่วนตัว แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ให้ข้อมูลยังมีการแยกแยะการควบคุมอารมณ์ในเวลาส่วนตัวและเวลาทำงานและออกจากกันด้วย เช่นเดียวกับที่ ID17 กล่าวว่า การทำงานและสภาพแวดล้อมได้เปลี่ยนแปลงให้คนที่มีความเป็นมิตร และสนุกสนานกลายเป็นคนที่อ่อนไหวต่อสิ่งที่มีมากระทบ จนทำให้กลายเป็นคนที่พร้อมจะพูด หรือ แสดงออกถึงอารมณ์ในขณะนั้นอย่างตรงไปตรงมา นอกจากนี้ ประเด็นเรื่องความเครียดได้เข้ามา มีบทบาทในคำกล่าวของผู้ให้ข้อมูลเกือบทุกคน ซึ่งเป็นความเครียดที่เกิดจากการทำงาน การใช้ชีวิต ส่วนตัวในสังคมกรุงเทพมหานคร แต่ทุกคนยืนยันว่า ความเครียดจากการทำงาน หรือความเครียดที่มี หรือสะสมจากเรื่องใดๆ ก่อนหน้านั้น ไม่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้อารมณ์ที่เกิดขึ้นในเวลาอื่น ไม่เว้น แม้แต่เวลาที่ขับรถบนถนน

ดังนั้น จึงสามารถวิเคราะห์ได้ว่า นิสัย บุคลิกภาพ สภาวะทางอารมณ์ของ บุคคลที่ได้หล่อหลอมมาตั้งแต่วัยเยาว์จนถึงปัจจุบัน รวมถึงการหล่อหลอมจากการทำงาน และ ประสบการณ์ที่เพิ่มขึ้นตามอายุตัว มีผลอย่างยิ่งต่ออารมณ์ของบุคคลนั้นๆ คือตัวตนของบุคคลที่มีผล ต่อการแสดงออกทางอารมณ์ โดยเฉพาะอารมณ์ในเชิงลบ เช่น อารมณ์หงุดหงิด โมโห โกรธ เกรี้ยว กราด ทั้งนี้ ตัวตนของแต่ละบุคคลแสดงออกมา ยังสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามกิจกรรม และสถานการณ์ ที่บุคคลกำลังเผชิญ ซึ่งจะสามารถเห็นภาพได้อย่างเป็นรูปธรรมหากนำมาพิจารณาร่วมกับบริบทอื่น กล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่า ผู้ขับรถยนต์แต่ละบุคคลมีพื้นฐานที่แตกต่างกัน แต่สิ่งที่มีคล้ายกัน คือ ส่วนใหญ่ เป็นบุคคลที่มีความรู้สึกไว (sensitive) ต่อสิ่งที่มีมากระทบ และพร้อมจะตอบสนองทันทีต่อเหตุการณ์ ที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะเหตุการณ์ที่เป็นเรื่องส่วนตัว เช่น ในขณะที่ขับรถยนต์ การตอบสนองพื้นฐาน คือการแสดงออกทางสีหน้าท่าทาง คำครุ่นในรถของตนเองตามอารมณ์ที่เกิดขึ้น ไม่ได้เก็บความรู้สึก ซึ่งจะแตกต่างกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในบริบทการทำงาน เพราะต้องรักษาภาพลักษณ์ของตนเอง ในขณะที่ผู้ให้ข้อมูลบางส่วนยอมรับว่าเป็นคนอารมณ์ร้อนอยู่แล้ว หากมีอารมณ์โกรธขึ้นมา จะไม่สามารถควบคุมตนเองได้ นอกจากนี้ข้อมูลยังแสดงให้เห็นอีกว่านิสัยและอารมณ์ของบุคคล จะเปลี่ยนแปลงแบบตรงกันข้ามแม้ว่าจะเกิดกับบุคคลคนเดียวกันแต่ต่างสถานการณ์กัน กล่าวคือ บางคนที่มีบุคลิกภาพเงียบๆ เฉยๆ ไม่ค่อยมีอารมณ์ใดๆ ในชีวิตปกติ จะกลับมีอารมณ์โกรธง่ายขึ้น ทุกครั้งที่ขับรถ และพร้อมที่จะแสดงความโกรธอย่างไร้การควบคุม และกลับเป็นคนเงียบเฉยอีกครั้ง เมื่อกลับเข้าสู่การทำงาน ในขณะที่บางรายมีนิสัยดั้งเดิมเป็นคนเงียบๆ ในสถานการณ์ปกติ แต่จะกลับ เป็นคนที่ใช้อารมณ์และการแสดงอารมณ์ในการทำงาน เนื่องจากลักษณะงานหล่อหลอมให้ใช้อารมณ์ นำ บุคคลนั้นจะมีการแสดงอารมณ์ที่มากขึ้นในชีวิตประจำวัน และกลายเป็นคนที่โกรธง่าย และพร้อม

แสดงความโกรธในทุกเวลาและสถานที่ ทั้งนี้ ผู้ให้ข้อมูลบางส่วนมีการแยกแยะการควบคุมอารมณ์ใน เวลาส่วนตัวและเวลาทำงานและออกจากกันด้วย เนื่องด้วยการทำงานและสภาพแวดล้อมสามารถ เปลี่ยนแปลงให้คนที่มีความเป็นมิตรและสนุกสนานกลายเป็นคนที่อ่อนไหวสิ่งที่มากระทบ จนทำให้กลายเป็นคนที่พร้อมจะพูด หรือแสดงออกถึงอารมณ์ที่เกิดขึ้นในเวลาชั่วขณะที่เป็นเวลา ส่วนตัวด้วย อย่างไรก็ตาม ผู้ให้ข้อมูลที่พื้นฐานนิสัยเดิมหงุดหงิดง่าย ใจร้อน และอารมณ์เปลี่ยนแปลง ง่ายมีแนวโน้มที่จะแสดงความโกรธโดยไม่ควบคุม และมีความรุนแรงในการแสดงออกขณะชั่วขณะ ได้ทันที ในขณะที่ผู้ให้ข้อมูลที่เดิมเป็นคนใจเย็น และเป็นคนเฉยๆ จะมีแนวโน้มที่จะแสดงความโกรธ ได้น้อยกว่า ดังสรุปเป็นรูปแบบของนิสัย การควบคุมอารมณ์และการแสดงความโกรธในชีวิตประจำวัน และเวลาชั่วขณะของผู้ให้ข้อมูลในตารางที่ 10 ดังนี้



ตารางที่ 10 แสดงนิสัย การควบคุมอารมณ์ และการแสดงความโกรธในชีวิตประจำวัน และในขณะขับรถยนต์ของผู้ให้ข้อมูล

นิสัย	การควบคุมอารมณ์		การแสดงความโกรธ ในชีวิตประจำวัน			การแสดงความโกรธ ในเวลาขับรถยนต์		
	ส่วนตัว	ทำงาน	รอ จังหวะ	ทันที	มีความ รุนแรง	รอ จังหวะ	ทันที	มีความ รุนแรง
อารมณ์เปลี่ยนแปลงง่าย	✓	✓	✓	-	✓	-	✓	
อารมณ์ร้อน มีแบบแผนในการ ใช้ชีวิต	-	✓	-	✓	✓	✓	-	-
ใจร้อน หงุดหงิด และโมโหง่าย	-	✓	✓	-	-	-	✓	✓
คิดมาก วิตกกังวลง่าย ใจเย็น ห่างภาพลักษณ์	✓	✓	✓	-	-	-	✓	✓
มีความเป็นตัวของตัวเอง หุนหันพลันแล่น มักหาเหตุผล ในการกระทำ	✓	✓	✓	✓	-	-	✓	-
เฉยๆ สุขภาพ ใจร้อนสลับใจ เย็นบางเวลา	✓	✓	✓	-	✓	-	✓	✓
เฉยๆ ไม่ค่อยแสดงออก ใจเย็น ไม่ชอบความเร่งรีบ	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-
ใจร้อน โวยวาย เครียดง่าย สมบูรณ์แบบนิยม	✓	✓	✓	-	✓	-	✓	✓
มีความเป็นมิตร อ่อนไหวง่าย เจ้าอารมณ์ มองโลกในแง่ลบ	✓	✓	✓	-	-	✓	-	-
ใจร้อนมาก แสดงออกทันที พร้อมที่จะแตกหัก	-	✓	-	✓	✓	-	✓	✓

จากตารางที่ 10 เป็นที่น่าสังเกตว่า กรณีศึกษาโดยส่วนมากมีการแสดงออกทางอารมณ์ที่สามารถควบคุมได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะควบคุมอารมณ์ในเวลาทำงาน ทั้งนี้หลายคนเป็นคนมีแบบแผนในการใช้ชีวิต รักความสมบูรณ์แบบ ทำให้บุคคลกลุ่มนี้มีความกดดัน และมีความเก็บกดในการใช้ชีวิต ซึ่งส่งผลต่อการแสดงออกที่รุนแรงในขณะที่โกรธ นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลายรายกล่าวถึงประเด็นความเครียด และความเครียดสะสมในการใช้ชีวิตประจำวันว่าเป็นเรื่องปกติ ไม่มีความเกี่ยวข้องกับความโกรธที่เกิดขึ้นในเวลาขับรถ เพราะทุกคนมีความ

เคยชินกับสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้ต้องวางแผนการจราจรล่วงหน้าก่อนออกจากบ้านไว้แล้ว ฉะนั้นการจราจรคือ โจรธสิ่งที่เกิดขึ้นจากกระทำของคนที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ตรงหน้า และแสดงออกเพื่อให้อีกฝ่ายรับรู้ และเป็นการตอบโต้คู่กรณี มิใช่ความโจรธที่ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง

2. ประสบการณ์ ทักษะ และวิธีการการขับรถยนต์

แง่มุมของประสบการณ์ ทักษะ และวิธีการขับรถของผู้ให้ข้อมูลนับเป็นอีกข้อมูลหนึ่งของประเด็น “ตัวตน” ของผู้ขับรถยนต์ ซึ่งข้อมูลแสดงว่าอายุเฉลี่ยระหว่าง 25-60 ปี ประกอบด้วยผู้ชายและผู้หญิงในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน และผลระบุว่า อายุมีผลต่อการแสดงความโจรธ แต่ไม่ได้มีผลต่อการที่จะควบคุมอารมณ์โจรธได้ ทั้งนี้ เพศสภาพไม่สามารถที่จะนำมาระบุได้ว่ามีผลต่อการแสดงอารมณ์โจรธ เพราะทั้งผู้หญิงและผู้ชายมีการแสดงอารมณ์ มีการขับรถแก้แค้น เอาคืน และมีการโต้เถียง รวมถึงทำร้ายร่างกายอีกฝ่ายเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ ระยะเวลาในการขับรถมีความเกี่ยวข้องด้วย โดยผู้ที่ขับรถอย่างจริงจัง มานานเกิน 20 ปี มีจำนวน 11 คน และขับรถมานานเกิน 10 ปี มีจำนวน 9 คน โดยมีจำนวน 2 คนจากทั้งหมดที่ประกอบอาชีพขับรถโดยสารสาธารณะ (Taxi) ประเภท Grab ที่จะมีช่วงเวลาของการใช้รถแบบคนทั่วไปและช่วงเวลาที่ได้รับผู้โดยสาร ในขณะที่จำนวน 18 คน ประกอบอาชีพรับราชการ พนักงานบริษัท และธุรกิจส่วนตัวซึ่งจะใช้รถส่วนตัวในกิจการแบบปกติ นอกจากนี้ ผลโดยส่วนใหญ่ที่เป็นการประเมิน ทักษะ ความชำนาญในการขับรถของตนเองของผู้ให้ข้อมูล ทุกคนประเมินว่าอยู่ในระดับดี

ในด้านวิธีการขับรถ กรณีศึกษาเกือบทุกคน ประเมินว่าตนเองเป็นคนที่ดี ขับรถดี เนื่องจากผู้ให้ข้อมูลทุกคนให้คำนิยามว่า การขับรถตามกฎหมาย และการปฏิบัติตามที่กฎหมาย กำหนด เช่น ไม่ฝ่าไฟแดง เปิดสัญญาณไฟให้สัญญาณ ไม่เบียดไม่แทรกเลนแบบกะทันหัน คือ “การขับรถดี” มีเพียงคนเดียว คือ กรณีศึกษา ID8 ที่ยอมรับว่าตนเองเป็นคนขับรถที่ไม่ดี เพราะคอยที่จะเบียด แทรก ไม่รอคิว หรือทำทุกอย่างเพื่อให้ตนเองไปถึงจุดหมายได้ไว ทั้งนี้ มีผู้ให้ข้อมูลมากกว่า 5 คน ที่ยอมรับว่าเคยแก้แค้น เอาคืน รถคู่กรณี เนื่องจากไม่สามารถทนอยู่เฉยได้กับพฤติกรรมขับรถกวนโทสะ และการขับรถที่สร้างความเสี่ยงต่อชีวิตและความปลอดภัยของตน นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลายรายยังมีการใช้ GPS ในการตรวจสอบการจราจรเพื่อวางแผนก่อนออกจากบ้านของผู้ให้ข้อมูล ซึ่งเป็นวิธีการในการลดความหงุดหงิดจากรถติดอย่างได้ผลที่สุด ทั้งนี้รายละเอียดของเรื่องเล่าสามารถทำให้เห็นถึงวิถีคิดและประเมินตนเองของผู้ให้ข้อมูลได้เป็นอย่างดี รายละเอียด ดังนี้

2.1 ผู้ขับรถยนต์ที่ประเมินตนเองว่าชำนาญ และขับรถดี

กรณีศึกษาในงานวิจัยชิ้นนี้เป็นผู้มีประสบการณ์ในการขับรถยาวนาน มีความเชื่อมั่นว่าตนเองขับรถดี เนื่องจากให้ความหมายว่า การขับรถดี คือ การขับรถตามกฎหมายจราจร และมีมารยาท แม้ว่าในบางครั้งจะฝ่าฝืนกฎบ้าง แต่ไม่ได้ทำให้ผู้อื่นต้องเดือดร้อนจากการกระทำของตนเอง

“ขับรถมานานประมาณ 20 ปีแล้ว คิดว่าตัวเองขับรถดีเพราะทำตามกฎจราจรทุกอย่าง ระวังระวังมากเพราะรักชีวิตตัวเอง การขับรถเปลี่ยนเลนเป็นเรื่องธรรมดาของการขับรถแต่ไม่เคยเปลี่ยนเลนกระชั้นชิด สัญญาณไฟเลี้ยว สัญญาณไฟกระพริบบอกคนขับคันอื่นสำคัญ การบีบแตรส่วนใหญ่จะใช้ในกรณีที่เตือน บางครั้งก็ใช้ค่าคนขับมารยาทไม่ดีคันอื่นบ้าง”

(ID1 นาง)

“ในแต่ละวันผมใช้รถประมาณ 2 ชั่วโมงบนถนนเวลาขับรถจะโฟกัสกับการขับรถเป็นหลัก คิดว่าตัวเองเป็นคนขับรถดีเพราะไม่ฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่ค่อยเปลี่ยนช่องทางการจราจรถ้าไม่จำเป็นแต่ก็มีบ้างที่จะขับรถเร็ว และบางครั้งก็ขับรถจี้ท้ายคันอื่นที่ขับช้าเกิน”

(ID2 บอล)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

“ผมใช้เวลาอยู่บนรถแทบทั้งวัน ฉะนั้นมั่นใจมากกว่าตัวเองมีความเชี่ยวชาญในการบังคับรถ ขับรถดี ไม่เคยทำผิดกฎจราจรระวังระวังมากเพราะต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารการขับรถเปลี่ยนเลนเป็นเรื่องธรรมดาของการขับรถ การให้สัญญาณไฟบอกคนขับคันอื่นสำคัญมาก มันเป็นมารยาทซึ่งถ้าถูกทำให้รู้สึกว่าจะไม่ปลอดภัย ผมจะกระพริบไฟเป็นการเตือนจากนั้นจะบีบแตรถ้าจะด่า มากที่สุดคือเปิดกระจกไปด่าก็หลายครั้ง”

(ID3 กฤต)

“ปกติใช้ชีวิตบนรถประมาณ 3-4 ชั่วโมงเป็นคนขับรถตามสถานการณ์ คือในเวลาปกติ ขับรถตามระเบียบ ตามกฎจราจรจะเปลี่ยนแปลงบ้างก็ตามแต่ บนถนนจะอำนวย เป็นคนค่อนข้างจะซื่อๆจริงจังไม่ค่อยชอบเปลี่ยนแปลงบ่อย กลัวพลาด เลยไปถึงที่หมายช้ากว่าคนอื่นเสมอ”

(ID5 พลอย)

“ในแต่ละวันขับรถประมาณ 2.30-3 ชั่วโมง เชื่อว่าซื่อเพราะทำตามกฎจราจร ขับรถแบบมีมารยาท เปิดไฟเลี้ยว ให้สัญญาณไฟ เปลี่ยนเลนตามแต่จังหวะและโอกาสจะอำนวย เป็นคนใส่ใจคนที่นั่งในรถมาก ปกติขับรถระวังมากแล้วเวลามีคนนั่งมาด้วยจะระวังเพิ่มมากขึ้นไปอีกเคยแค้นรถคันอื่นที่ตัดหน้าแค่ครั้งเดียว ครั้งนั้นทำทั้งเปิดกระจก ชูนิ้วกลางให้ ต่ำ แล้วก็แค้น”

(ID6 จ๋ม)

“โดยส่วนตัวชอบขับรถเล็กเพราะคล่องตัวกว่าเวลาจะแซงรถคือส่วนหนึ่งของตัวผม ผมมีความรู้สึกเหมือนเป็นหนึ่งเดียวกับรถ ในแต่ละวันใช้เวลาอยู่บนถนนประมาณ 3-4 ชั่วโมงผมเป็นคนขับรถที่ดีมาก ทำตามกฎจราจร ถ้าจะต้องแทรกเลนเพื่อขึ้นสะพานแล้วจังหวะไม่ได้ก็จะเลยไปข้างหน้าก่อน แล้วค่อยกลับมาใหม่แต่ก็มีบ้างบางเวลาที่ผมขับรถแบบไปตามสถานการณ์ ตรงหน้ามากกว่าถ้าถนนมันโล่งมากก็ขับรถเร็วขึ้น ถ้ารถติดมากแต่ต้องรีบไปก็ปาดซ้ายปาดขวาบ้าง ผมระมัดระวัง และไม่คอยทำอะไรที่เสี่ยงมากในเวลาขับรถ”

(ID9 นัท)

“แต่ละวันใช้เวลาในการขับรถประมาณชั่วโมงครึ่งคิดว่าตัวเองเป็นคนขับรถดี ขับรถไปเรื่อยๆ ไม่ได้ปาดซ้ายปาดขวาใคร ไม่ได้ทำผิดกฎจราจร เปลี่ยนเลนก็ตามจังหวะ เป็นคนขับรถไม่เร็วด้วย ถ้าจะบีบแตร ก็เป็นการบีบตามจังหวะ บีบแตรเพื่อเตือน แต่ถ้าไม่จำเป็นจะไม่ใช้เลยเพราะรู้สึกทวนทวน”

(ID10 ยุย)

2.2 ผู้ขับรถยนต์ที่ประเมินตนเองว่าชำนาญ วางแผนเส้นทาง ทำผิดกฎจราจรประจำ แต่มั่นใจว่าขับรถดี

กรณีศึกษาเป็นผู้เชื่อมั่นในทักษะการขับรถของตนเอง และพยายามวางแผนเส้นทางขับรถเพื่อหลีกเลี่ยงความหงุดหงิดจากการจราจร แต่ยังมีพฤติกรรมกรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนี้

“ในแต่ละวันใช้รถไปกลับประมาณ 2 ชั่วโมงก่อนออกจากบ้านจะดู Google map เพื่อวางแผนเส้นทางฉะนั้นจะไม่ค่อยหงุดหงิดเวลารถติดเป็นคนขับรถเปลี่ยนเลนไปมาตลอดถ้ามีช่องว่างที่จะสามารถไปได้ ไม่ชอบต่อคิวแต่ก็ไม่แซงคิวโดยมากผมขับรถค่อนข้างเร็วและมักจะอยู่เลนขวาตลอดถ้าคันหน้าขับช้า ผมจะบีบจี้ท้ายจนกว่าจะเร็วขึ้นหรือให้ผมแซงไปก่อน”

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ID7 รัก)

CHULALONGKORN UNIVERSITY

2.3 ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประเมินตนเองว่าชำนาญ และขับรถไม่ดี

กรณีศึกษามีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานาน ไม่คิดว่าตนเองขับรถดี เนื่องจากขับรถเร็ว และมีการทำผิดกฎจราจรบ้าง แต่ไม่ได้ทำให้ผู้อื่นต้องเดือดร้อน ดังนี้

“ขับ taxi ของตัวเอง มา 11 ปี ไม่ใช่คนขับรถดีเพราะโดยธรรมชาติเป็นคนขับรถเร็ว คิดนิสัยจากการขับรถทำเวลาไม่เคยเหยียบคันเร่งต่ำกว่า 120 เป็นคนขับรถที่ปาดซ้าย ปาดขวา แทรกเลนแต่จะให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถึงจะขับรถเร็วขนาดไหนก็ต้องมีมารยาทในการขับรถด้วยเวลาขับ Taxi ผมก็ลดความเร็วลงแต่ขับแบบเดิม ยังชอบความเร็วเพราะขับในกรุงเทพฯ ที่รถติดแบบนี้ใช้ความเร็วไม่ได้”

(ID4 หลุย)

2.4 ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประเมินตนเองว่าชำนาญ และขับรถแย่มาก

กรณีศึกษามีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานาน คิดว่าตนเองขับรถแย่มาก เนื่องจากพร้อมที่จะฝ่าฝืนกฎจราจรเสมอ เช่น ปาดซ้ายขวา เปลี่ยนเลน บีบแตรไล่ ไม่เปิดไฟสัญญาณ เพื่อที่จะทำให้ตนเองเดินทางได้ไวขึ้น ซึ่งบางครั้งอาจไม่ทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน แต่ก็สร้างความรำคาญได้ ดังนี้

“ขับรถมาสิบห้าปีแล้ว รถเหมือนบ้านหลังเล็กที่ผมหวงมากปกติผมเป็นคนใช้เส้นทางซ้ำๆ ไม่ค่อยเปลี่ยนเส้นทางเท่าไรยอมรับว่าตัวเองเป็นคนขับรถที่ช้ามาก จะเปลี่ยนเป็นอีกคนทุกครั้งที่อยู่หลังหลังพวงมาลัย เพราะว่าเป็นคนชอบอะไรเร็วๆ ไม่ชอบความชักช้าอืดอาด ก็เลยขับรถเร็ว ปาดซ้ายขวา เบียดรถคันอื่น เปลี่ยนเลนตลอดเวลาแทบจะทุก 5 นาที ถ้าเจอรถขับช้าๆ จะไม่รอแซงได้แซงเลย ภาษามือไม่ค่อยใช้ในการตำคน ส่วนมากจะบีบแตรยาวเป็นการตำ ไม่ก็ลงจากรถมาคุยเลย เรื่องแค้นรถคันอื่นทำเป็นประจำ ถ้ากวนมาก็กวนกลับ แต่ถึงจะขับรถแบบนี้ก็ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุรุนแรง”

(ID8 อัท)

3. การให้ความหมายกับรถยนต์

การให้ความหมายกับรถยนต์ของผู้ให้ข้อมูลมีความน่าสนใจ ข้อมูลพบว่า โดยส่วนใหญ่จะมีการให้ความหมายของรถยนต์ตามความรู้สึก และตามจินตนาการเฉพาะตน ซึ่งกรณีศึกษาที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวโดยส่วนมากจะให้คำนิยามรถยนต์ของตนเองในฐานะที่เป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวก บ้านเคลื่อนที่ บางนิยามเป็นเพื่อน หรือเปรียบเปรยรถยนต์กับสัตว์ และสิ่งของเพื่ออธิบายภาพของการใช้งาน และอารมณ์ในขณะขับรถยนต์ ในขณะที่กรณีศึกษาที่ประกอบอาชีพขับรถโดยสารสาธารณะ (Taxi) จะให้คุณค่ารถยนต์ในฐานะที่เป็นอุปกรณ์ในการหารายได้ กรณีศึกษาบางคนใช้วิธีการ และเป็นที่น่าสังเกตว่า กรณีศึกษาจำนวนหลายคนมีมุมมองต่อรถว่าเป็นชีวิต และเป็นตัวตนของเขา จนกระทั่งถึงการเป็นส่วนหนึ่งของตัวพวกเขาเหล่านั้นในเวลาที่ยังขับรถยนต์อยู่บนถนน จากคำนิยามดังกล่าวจึงสามารถแบ่งคำนิยามของรถยนต์ได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 นิยามว่า รถยนต์เป็นบ้าน เป็นพื้นที่ส่วนตัว เป็นห้องนั่งเล่นเคลื่อนที่

กลุ่มที่ 2 นิยามว่า รถยนต์คือ อุปกรณ์ พาหนะ ของใช้ในการดำรงชีวิต

กลุ่มที่ 3 นิยามว่า รถยนต์คืออุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบอาชีพ เป็นสิ่งที่ช่วยสร้างรายได้ และหล่อหลอมความเป็นตัวตนของพวกเขา

กลุ่มที่ 4 นิยามว่า รถยนต์คือเพื่อน เป็นทุกสิ่งทุกอย่าง และในบางเวลาสามารถเปรียบได้กับสัตว์ และสิ่งของต่างๆ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 “ผมว่ารถมันเปรียบเหมือนชีวิตเรา ถ้าเราขับรถดี ชีวิตเราก็จะปลอดภัย”
 (ID1 นาง)

“รถก็คือยานพาหนะที่พาไปให้ถึงที่หมาย”

(ID2 บอล)

“รถเป็นอุปกรณ์การทำความหากินและเป็นทุกอย่างของผม”

(ID3 กฤต)

“รถนับเป็นเครื่องมือทำมาหากินของผม ผมดูแลอย่างดี เพราะถ้าไม่มีมัน ผมก็ไม่มีกิน”

(ID7 รัก)

“สำหรับผม รถเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพเพราะทำให้เราเดินทางได้ สะดวกและง่ายตาย”

(ID8 อัท)

“ผมมองว่ารถของผมก็คือตัวผม เป็นส่วนหนึ่งของตัวผมเวลาขับรถผมมีความรู้สึกเหมือนเป็นหนึ่งเดียวกับรถ ถ้าขาดรถจะเหมือนขาดใจ”

(ID9 นัท)

“รถเหมือนก้อนเมฆ ที่วันไหนเราอารมณ์ดีสดใส ท้องฟ้าวันนั้นก็สดใสแต่ถ้าวันไหนเราหงุดหงิด อารมณ์ไม่ดี ท้องฟ้าก็จะดำทึบหม่นๆ แต่ถ้าอารมณ์เรากำลังโกรธ ท้องฟ้า ก็อาจจะมีฟ้าร้อง ฟ้าแลบคือก้อนเมฆเปรียบเหมือนกับเครื่องแปลความรู้สึกของคนเรา”

(ID10 ยุย)

“รถยนต์เปรียบได้กับเพื่อน เพราะไปไหนมาไหนด้วยกันตลอด”

CHULALONGKORN UNIVERSITY (ID11 ธัญญ์)

“เปรียบรถกับคนรู้ใจ เพราะไปไหนมาไหนด้วยกันทุกวันและใช้เวลาอยู่ด้วยกันในแต่ละวันหลายชั่วโมง”

(ID12 เปียร์)

“รถเปรียบได้กับแฟนที่ไปไหนมาไหน กินนอน อยู่กับเราในทุกจังหวะของชีวิต”

(ID13 ออม)

“ผมมองว่ารถมอเตอร์ไซค์และรถยนต์เป็นเครื่องมือในการดำเนินชีวิตจนเรียกได้ว่าเป็นปัจจัยที่5 ของผม”

(ID14 เก้า)

“รถคือของเล่นที่เราจะสามารถทำอะไรกับมันก็ได้เราตั้งชื่อรถทุกคัน และดูแลแบบเดียวกับของเล่นที่เราเคยเล่นตอนเด็ก ๆ”

(ID15 แอป)

“รถก็คือยานพาหนะที่พาเราไปสู่จุดหมาย”

(ID16 เนม)

“รถสามารถเปรียบได้กับม้าที่จะพาเราไปข้างหน้าได้ถ้าต้องการไปแบบช้าๆ ก็ควบบังเหียนแบบธรรมดาๆ ถ้าต้องการให้โจนทะยานไปข้างหน้า ก็ใช้หน้าขาตบกับสี่ข้างเพื่อเร่งจังหวะให้ไวขึ้น จะไปไวไปข้ามมันขึ้นอยู่กับสมรรถนะของรถยนต์และความสามารถของคนขับ”

(ID17 หวาน)

“รถคืออุปกรณ์ชิ้นหนึ่งที่อำนวยความสะดวกให้เราบางทีก็เหมือนเพื่อนเพราะไปไหนมาไหนกับเราทุกที่แต่โดยมากเรามองว่าเป็นของใช้ชิ้นหนึ่งมากกว่า”

(ID18 ลิงห์)

“รถเราคือที่ที่สามารถบ่งบอกความเป็นตัวเราได้ดีที่สุด”

(ID19 แมว)

“รถคือห้องนั่งเล่นที่เคลื่อนที่ได้ เป็นที่ๆ ใช้พักผ่อนเวลาเหนื่อยจากงาน”

(ID20 ก้อง)

การให้ความหมายกับรถยนต์ของแต่ละบุคคล สะท้อนให้เห็นถึงตัวตนที่พวกเขาให้คุณค่า กำหนดนิยามความหมาย ซึ่งจะแสดงออกมาในรูปแบบของการกระทำที่สะท้อนบุคลิกของคนๆ นั้น ด้วย เช่น กลุ่มคนที่ให้คุณค่ารถในฐานะอุปกรณ์ในการหาเงิน ก็จะดูแลรถเป็นอย่างดี ขับรถอย่างระมัดระวัง ในขณะที่คนที่ให้ความหมายกับรถว่าเป็นของเล่น มักจะไม่ได้ใส่ใจกับรถเท่าที่ควร ใช้เพียงแค่อุปกรณ์อำนวยความสะดวก หรือแม้แต่คนที่ให้ความหมายกับรถยนต์ในฐานะส่วนหนึ่งของตัวเองหรือเพื่อนคู่ใจจะสะท้อนออกมาในการขับรถบนถนนด้วยการขับอย่างระมัดระวัง เพราะมิเช่นนั้นจะเกิดอันตรายกับตนเอง

4.2.2.3 อบรมที่ 3 สถานการณ์ (Situations)

ประกอบด้วยสถานการณ์ จำนวน 6 อบรมย่อย ซึ่งก็คือ สถานการณ์ที่ทำให้โกรธ ซึ่งข้อมูลแสดงว่า สถานการณ์ที่ทำให้เกิดอารมณ์โกรธมีความเชื่อมโยงกับคำว่า “สาเหตุ” และ “สิ่งที่ทำให้โกรธ” หากแต่มีความเกี่ยวข้องระหว่างพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถและบริบทที่ผู้ขับขี่รถให้ความสำคัญจนเกิดการแสดงออกทางอารมณ์โกรธที่มีทั้งสามารถควบคุมได้ และไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งสรุปสถานการณ์เบื้องต้นที่เป็นสาเหตุของอารมณ์โกรธในขณะที่ผู้ขับขี่รถขับรถได้ ดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 แสดงสถานการณ์ที่เป็นสาเหตุให้เกิดอารมณ์โกรธ

อันดับ	สถานการณ์
1	การขับรถตัดหน้าอย่างกระชั้นชิด (ขับรถปาดหน้า)
2	การขับรถตามอย่างกระชั้นชิด (ขับรถจี้ท้าย)
3	การไม่ยอมรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน (การแซงคิว, การแทรกเลน)
4	การจอดรถในทางที่ไม่สมควรจอด
5	ขับรถคร่อมเลน
6	ขับรถผิดช่องทางการจราจร (ขับรถสวนเลน)
7	การไม่ให้สัญญาณไฟ
8	การแซงรถผิดกฎหมาย (การแซงรถ)

ข้อมูลในตารางที่ 11 ระบุว่า สถานการณ์ที่มีผลต่อการเกิดอาرمณ์โกรธสูงสุดอันดับแรก คือ การขับรถตัดหน้าอย่างกระชั้นชิด หรือขับรถปาดหน้า ส่วนอันดับต่อมา คือ การขับรถตามอย่างกระชั้นชิด หรือ ขับรถจี้ท้าย อันดับที่ 3 คือการไม่ยอมรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน ได้แก่การแซงคิว การแทรกเลน เป็นต้น อันดับที่ 4 การจอดรถในทางที่ไม่สมควรจอด อันดับที่ 5 การขับรถคร่อมเลน และมีการขับรถผิดช่องทางการจราจร หรือขับรถสวนเลน การไม่ให้สัญญาณไฟ การแซงรถผิดกฎหมาย เป็นสาเหตุในอันดับต่อๆ มา ซึ่งจะเห็นได้ว่าทุกสถานการณ์เป็นสถานการณ์ที่พบเห็นจนเจนตาบนถนนในชีวิตประจำวัน และยังแสดงให้เห็นทุกสถานการณ์แสดงให้เห็นถึงการกระทำที่ฝ่าฝืน กฎจราจร การไม่มีวินัย และการไร้มารยาทในการจราจรตามที่ถูกขับรถยนต์ให้คำนิยามไว้

ทั้งนี้ สถานการณ์ หมายถึง สภาพที่เป็นอยู่ หรือสภาพที่กำลังเป็นไป ซึ่งในการขับรถบนถนน “สถานการณ์” จะหมายถึง สภาพที่เกิดขึ้นจริงบนถนนที่ผู้ขับรถยนต์ประสบพบเจอซึ่งในแต่ละวัน แต่ละเหตุการณ์ แต่ละสถานที่ก็จะมีแตกต่างกันไป โดยขึ้นอยู่กับสภาพที่กำลังเป็นไป ณ ขณะนั้น ซึ่งในแต่ละสถานการณ์ก็จะความหมายอยู่ในตัวเองตามที่ถูกกำลังประสบพบเจอได้ดีความหรือให้ความหมายไว้ ดังนั้น “สถานการณ์บนถนน” จึงมีความเชื่อมโยงกับการแสดงอารมณ์โกรธของคนขับรถยนต์ เพราะบนถนน สถานการณ์ที่เกิดขึ้น มีความเฉพาะเจาะจง และพร้อมที่จะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาบนถนน ซึ่งแต่ละบุคคลก็จะมีปฏิกิริยาตอบสนองตามความรู้สึก สถานะหรือบทบาทในขณะนั้น ซึ่งสามารถแบ่งเป็นอรรถบทย่อย ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้น จำนวน 6 อรรถบทย่อย และมีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับกรณีศึกษา ดังนี้

สถานการณ์ที่ 1 : การขับรถตัดหน้าอย่างกระชั้นชิด หรือขับรถปาดหน้า และไม่ให้สัญญาณ

“ผมขับรถออกจากที่ทำงานเพื่อจะไปทำงานอีกที่หนึ่ง ขณะขับมาได้ครึ่งทาง ถึงประมาณแยกบางใหญ่ ก็มีรถกระเบะขัดปาดหน้าแบบกะทันหันมาก เรียกว่าเบรกจนหน้าทิ่มแทบจะทะลุออกจากกระจกรถ ก็เลยเปิดกระจกไปด่า แต่เขาด่ากลับมาว่าเราไม่ระวังเอง ช่วยไม่ได้ ก็เลยรู้สึกปรี๊ดแตก โมโหมาก จึงเร่งเครื่องไล่ตาม ปาดซ้าย ปาดขวา แต่อีกฝ่ายก็ปาดซ้ายปาดขวาคืนอีก ผมก็เลยปาดแล้วแกล้งเบรกกะทันหัน นาที่นั่นกะว่าถ้าจะชนก็เอาเลย ปรากฏว่าไม่ชน อีกฝ่ายเบรกทัน ก็เลยเอาคืนบ้าง คือสิ่งที่ทำหลายอย่างมากในระยะเวลาสั้นๆ ทั้งปาด ทั้งเปิดกระจกด่า ทั้งให้นิ้วกลาง ขับรถเร็วมาก โมโหจนลืมนว่ามีคนนั่งมาด้วยไปเลย ผมกับคู่กรณีขับรถปาดกันไป

มาอยู่สักพัก ประมาณ 10 นาที จนคนขับรถกระบะมันเลี้ยวหนีเข้าซอย เพราะเข้ามาแถวใกล้ๆ ตัวเมือง ซึ่งรถเริ่มเยาะแล้ว มันอาศัยจังหวะหนีไปก่อน เรื่องก็เลยจบ คือพบจบเรื่อง ผมก็คิดว่าอารมณ์ขึ้นขนาดนี้ได้ยังไง มันใจเลยว่าถ้าวันนั้นมีปืน จะต้องยิงหัวมันขณะปาตรถแข่งได้แน่นอน โชคดีที่ไม่มีปืน และโชคดีที่ไม่มีอุบัติเหตุ ไม่เช่นนั้นคงได้เข้าไปนอนในคุกแน่ๆ ยอมรับเลยว่า เวลาโกรธ เลือดขึ้นหน้าแล้วลืมทุกอย่างจริงๆ”

(ID6 จุ้น)

“คนขับรถปาดหน้า แล้วยังเปิดกระจกมาด่าว่าผมขับรถโง่ คือผมไม่ได้ขับรถเร็วมาก อยู่เลนกลาง ในขณะที่เลนทางขวามือเขาก็มีรถตลอด ทำให้เขาแซงได้ยาก พอแซงได้เลยพูดจากวนโมโหผม ผมก็งั่ง อยู่ดีก็มาด่า ผมก็เลยขับรถไปปาดหน้าแล้วขับออกทันที แบบจะเอาคืน แต่ปรากฏว่าเขาไม่ยอม ขับรถมาเทียบมองหน้าผมแล้วปาดหน้าผมกระชั้นชิดอีก ผมก็เลยขับปาดเอาคืนอีก คือขับรถปาดกันไปมาอยู่หลายนาที แล้วก็ต่างคนต่างแยกย้าย”

(ID7 รัก)

“ขับรถไปแถวๆ ซอยอังรีตุนังค์ แล้วเจอรถคนงานขับรถมาปาดหน้าแบบกะทันหัน และกระชั้นชิดมาก ก็เลยบีบแตรเตือนว่าแล้วก็ขับหนีออกมาอีก เลนหนึ่งด้านขวาแต่รถคันนั้นก็ยังแซงแล้วมาปาดหน้าอีก แบบตั้งใจกววนโมโห ก็เลยขับรถตามไปจนเขาจอดเพื่อไปต่อว่า และอีกครั้งหนึ่งเกิดบนถนนวิภาวดี ขับรถมาเฉยๆ แล้วโดนขับรถปาดหน้าแบบอีกชนิดเดียวจะชนแล้ว ก็เลยขับรถไปปาดหน้าแบบขวางเขาไว้แล้วลงมาคุย ก็บอกดีๆ นะว่า คุณจะขับรถแบบนี้ไม่ได้ มันอันตราย เขาทำหน้าที่กววนโมโหใส่แล้วพูดว่า ถ้ามีปัญหาไปแจ้งตำรวจเลย เราก็เลยลืมตัวตอบไปทันควันว่าแจ้งมาได้เลย เพราะเป็นตำรวจพร้อมยื่นบัตรให้ดูเสร็จสรรพ เขาก็เลยขอโทษแล้วรีบขับรถหนีไป”

(ID10 ยุย)

“ขับรถออกจากบ้านเข้ามิดี ขณะขับรถแบบเพลินๆ ใกล้จะถึงทางลงทาง
 ด่วน ก็มีรถขับมาปาดหน้าเพื่อแทรกเลนไปตรงทางออกแบบไม่ให้สัญญาณ
 ใดๆ เราขับรถเร็วมากจึงมองไม่ทัน เบรกไม่ทันก็เลยชนไปเต็มที่ ทั้งรถคัน
 หน้าและรถเรายุบทั้งคู่ เราโกรธมากในตอนนั้น คิดไม่ได้หรอกนะว่าจริงๆ
 แล้วตัวเองก็ขับรถเร็วเกินไป เลยลงจากรถไปต่อว่าอีกคันที่ลงจากรถตัวเอง
 มา จำได้ว่าวันนั้นเราด่าไม่ยั้ง แทนที่ผู้หญิงที่ขับรถคันนั้นจะยอมรับผิด กลับ
 กลายเป็นมาบอกว่า เขาไม่ได้ผิดคนเดียว เราต่างหากที่ขับรถเร็วจนเบรกไม่
 ทัน เราโกรธจัดมากเลยผลักไหล่เขาไปครั้งหนึ่ง ซึ่งเขาก็ตอบโต้เรากลับมา
 ด้วยการผลักไหล่เราเช่นกัน ซึ่งเวลานั้นตำรวจทางด่วนมาถึงทันการณั้พอดี
 เลยถามว่าเราต่างมีประกันไหม จะตกลงกันตรงนี้ หรือจะไปตกลงกันที่
 โรงพัก ตอนนั้นสติเรากลับมาทันที จึงได้บอกขอโทษคู่กรณีที่เราทำรุนแรง
 เกินเหตุ ซึ่งคู่กรณีเห็นเราขอโทษ ก็เลยขอโทษเรากลับเช่นกัน แล้วก็ขอโทษ
 กันไปกันมา สุดท้ายต่างคนต่างยอมรับว่าเป็นความผิดของตัวเอง”

(ID19 แมว)

“เจอคนขับรถกวนประสาท ขับรถปาดหน้าแบบกะทันหันที่เส้นทางไป
 ทำงานคือแถวบางแค พอเราบีบแตรเตือน กลับมีปฏิกิริยาตอบโต้ ยิ่งขับรถ
 กวนประสาท ปาดซ้าย ปาดขวา ยิ่งกว่าเดิม เลยขับรถไปจอดขวางแล้วลง
 ไปเรียกมาคุยเลยว่าจะเอาอย่างไร เถียงกันอยู่สักพักแล้วต่างฝ่ายต่างก็
 หัวเสียกลับขึ้นรถไป”

(ID13 ออม)

“ขณะที่กำลังขับรถไปบางบัวทอง ผ่านเส้นสะพานพระราม4 มีรถขับรมา ปาดหน้าจนเราต้องเบรกตัวโก่ง ของในรถกระเด็นหมด แต่ก็เบรกทัน เรา รู้สึกว่ารถคันที่ปาดหน้าเรามันไม่หันมาดูสักนิด ก็เลยโกรธมาก จึงขับรถไล่ ตามด้วยความเร็วสูง รถคันนั้นอาศัยจังหวะหนี ตอนรถจะติดไฟแดง ซึ่งเรา ขับมาทันพอดี เลยต้องเบรกเพื่อที่จะหยุดรถ แต่ด้วยความที่ขับมาเร็วมาก รถเลยหมุนเป็นลูกข้างเกือบพลิกคว่ำแล้วก็กลับมาตั้งตรงเหมือนเดิม เรียกว่าไล่ตามเขาจนตัวเอง เกือบตายเลย”

(ID20 ก้อง)

“เกิดเหตุประมาณตีห้า ผมรับงาน ต้องไปรับลูกค้าจากรามอินทราไปส่งที่ พัทยา ด้วยความที่เป็นเวลาเช้า ถนนเส้นที่ออกด้านข้างไปสู่รณภูมิเลยโล่ง มาก รถแต่ละคันก็ขับเร็ว ผมขับความเร็วประมาณ 120 อยู่ดีๆ เจอรถ กระบะ Vigo ขับรถกวนมาก แล้วยังขับรมาปาดหน้าแบบแทรกเลน กระชั้นชิด ไม่ให้สัญญาณใดๆ ผมจึงบีบแตรยาวด่า แต่คนขับรถคันดังกล่าว กลับแก้งเบรกรถกะทันหัน แล้วก็ปาดซ้ายปาดขวาจอดอยู่ประมาณ 5 นาที ผมโกรธมาก เลยปาดหน้าเอาคืนบ้าง จากนั้นก็จอดรถขวาง ลงไปเคาะ กระຈกรถ พอเปิดกระจกก็ต๋อยปากก่อนผลักมันล้มลงเบาะรถตัวเอง ซึ่งผม คิดว่าเขามาเลยลุกมาเอาคืนผมไม่ไหว ผมจึงขึ้นรถขับออกมาเลย ซึ่ง หลังจากนั้นผมก็ไม่ได้ทราบว่ามีกรแจ้งความอะไร แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น เหตุเกิดก็ เพราะอีกฝ่ายขับรยั่วโมโห ถ้าไม่ตอบโต้ผมตอนที่บีบแตรด่า เรื่องทะเลาะก็ คงไม่เกิดขึ้น”

(ID4 หลุย)

สถานการณ์ที่ 2 : การขับรถตามอย่างกระชั้นชิด หรือขับรถจี้ท้าย

“เราใช้ทางด่วนไปลงพระรามเก้า พอมาถึงแถว ๆ ยมราช เราเข้าไปวิ่งขวาสุด ก็เจอรถสีดำขับจี้มาก บีบแตรไล่เหมือนจะบอกว่าให้หลีกเลี่ยง แต่เราหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะข้างหน้าเราก็มารถ ข้างซ้ายเราก็มารถ เราก็เลยหลบให้ไม่ได้ ซึ่งเค้าก็บีบแตรอีกแล้วก็ขับขึ้นมาทันขับขวางทางตลอดจนถึงทางลงพระราม 9 เราเข้าซ้ายก็ขวางซ้าย เราเข้าขวา ก็ขวางขวา เราหยุด ก็หยุด ขับๆ เบรคๆ จนสุดท้ายเราโมโห เลยขับขวางหน้าตรงทางลงพระราม 9 เพื่อถามว่าจะอย่างไร เราลงจากรถเดินไปยังไม่ทันถึงรถ เขาก็เปิดกระจกมาแล้วหยิบปืนขึ้นมาขู่เราบอกให้กลับขึ้นรถไป แล้วด่ามาอีกหลายคำก่อนที่จะขับรถเบียดแซงตัวเราออกไปเลย คือตอนนั้นโกรธก็โกรธ งงก็งง ตัวขาไปหมด คือคนขับคันนั้นหน้าตาเค้าดูจะเอาเรื่องเรามากนะ เราก็เลยถามไม่ออก กลับขึ้นรถแบบงงงันมาก”

(ID11 ธัญญ์)

สถานการณ์ที่ 3 : การไม่ยอมรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน ได้แก่ การแข่งคิวและการแทรกเลน

“เหตุเกิดแถวถนนรัตนวิบูลย์ คุณกรณีขับรถกระบะเข้ามาขอแทรกเลนโดยไม่ให้สัญญาณไฟ ซึ่งในครั้งแรกก็ให้ไปแล้ว แต่พอขับๆ ไปยังมาทำแบบเดิมอีกจนผมต้องเบรกกะทันหัน แล้วรถผมเกือบไปชนท้ายรถคันดังกล่าว ผมโกรธมาก บีบแตรด่าไป 2 ครั้ง จากนั้นขับรถไปได้อีกประมาณ 2 ไฟแดงแล้วจอดรถติดไฟแดงอยู่ คุณกรณีขับรถมาจอดอยู่ข้างๆ แล้วเปิดกระจกมามองหน้าผม มองแบบหาเรื่องแล้วก็ชี้หน้าผม ผมเลยเปิดประตูรถลงไปเลย ซึ่งคุณกรณีพยายามปิดกระจกรถหนี โชคดีที่สัญญาณไฟเขียว คุณกรณีเลยรีบขับรถหนี ผมพยายามไล่ตามอยู่สักพักแต่พอใจเย็นลงก็คิดว่าช่างมัน สบายแข่งเอาก็ได้ แต่ถ้าไฟเขียวไม่ช่วยไว้มันใจได้เลยว่าผมได้มีเหตุต่อคุณกรณีแน่ๆ”

(ID3 กฤต)

“เรากำลังต่อคิวเพื่อจะเปลี่ยนเลน หรือโดยเฉพาะแถวคอสพานแถวแจ้ง วัฒนะใกล้ที่ทำงาน แต่เจอคนขับรถปาด แทรก และจอดติดรถเราโดยที่ไม่สนใจเลยว่าจะชนกันหรือไม่ จริงๆ แล้วเหตุการณ์แบบนี้เจอมาหลายครั้งมาก จนครั้งล่าสุด เราจอดรถลงไปเคาะกระจก ซึ่งอีกฝ่ายก็ไม่ยอมเปิดกระจกมาคุย เราเลยกลับขึ้นรถแล้วแกล้งเร่งความเร็วมาขวางหน้ารถคันนั้นไว้เลย จนอีกฝ่ายลดกระจกลงมาบอกขอโทษ ผมถึงยอมเปิดทางให้ไป”

(ID18 ลิงห์)

“โดนชนท้ายจากการที่คันหลังขับจี้ในวันฝนตกหนักแฉะๆ ขอย้อชั่วพล แต่ตอนที่โดนชน คือตอนที่จอดรออยู่เฉยๆ เพราะรถติด ก็รู้สึกว่หน้าคะมาไปข้างหน้า พร้อมกับได้ยินเสียงชนดังกรอบก็เลยลงจากรถมาดู แต่อีกฝ่ายไม่ยอมลงมาจากรถ ทั้งๆ ที่รถก็ยังคงติดอยู่ ก็เลยเดินไปเคาะกระจก แต่คู่กรณีก็ยังเฉย จนต้องทุบประตูรถแล้วขู่จะเรียกดตำรวจ สุดท้ายยอมรับว่า ก้มหยิบของให้ลูก ลูกเป็นออทิสติก แล้วมาขอความเห็นใจตอนทำผิด เพราะตัวเองประกันขาด นาที่นั้นเราเลยไม่เห็นใจ เพราะถือว่าตอนแรกไม่ยอมรับผิด เรามองว่าการยอมรับสิ่งที่ตัวเองทำสำคัญมาก”

(ID15 แอฟ)

สถานการณ์ที่ 4 : การจอดรถในทางที่ไม่สมควรจอด

“ในซอยลาดพร้าวจะเห็นพวกที่ชอบจอดรถโดยไม่สนใจความเดือดร้อนของคนอื่น ผมเจอบ่อย แต่มีครั้งหนึ่งที่ผมเจอตรงๆ คือ คนขับรถคันหนึ่งจอดที่หน้า 7-11 ซึ่งกินที่ถนนไป 1 เลน และก็เป็นเลนเดียวด้วยที่รถจะขับเข้าไปในซอยได้ ทำให้รถคันอื่นไปไม่ได้ ผมก็จะลงไปต่อว่าทันที ซึ่งถ้าไม่ยอมรับผิด ผมก็จะโทรแจ้งตำรวจทันที แต่ครั้งนี้ตำรวจยืนโบกรถอยู่ใกล้ๆ ผมเลยเรียกให้มาคุยแทน เพราะคุยกันยืดยาวก็ไม่รู้เรื่อง”

(ID2 บอล)

“พวกที่จอดรถในที่ที่ไม่ควรจอด โดยเฉพาะตรงหน้าโรงเรียนเซนต์คาเบรียล เยอะมาก เพราะจอดรถรับส่งลูกกัน ถึง 3 เลนจนเหลือแค่เลนรถบั๊ส เราก็ขับไปเลนรถบั๊สเลย เหตุการณ์ต่อจากนั้นคือตำรวจเรียกว่าทำผิดกฎจราจร ขับในเลนรถบั๊สไม่ได้ เรารู้ว่าผิด ยอมรับผิด แต่ก็โวยวายๆ กับตำรวจว่า คนที่จอด ทั้ง 3 เลนนั้นก็ผิด ทำไมตำรวจไม่จับ ซึ่งตำรวจตอบไม่ได้ เราก็เลยโวยวายๆ จนตำรวจรำคาญปล่อยให้ขับรถออกไป”

(ID17 หวาน)

สถานการณ์ที่ 5 : ขับรถผิดช่องทางการจราจร หรือขับรถสวนเลน หรือ ขับรถย้อนศร

“เจอรถมอเตอร์ไซค์สวนเลน เจอทุกวันบนเส้นเกษตรนวมินทร์ ลาดพร้าว เราจะไม่ยอมคนพวกนี้ คือจะโวยวาย ค่าในรถ ซึ่งถ้ามีเสียงตอบกลับ จะลงจากรถไปถามเลย ซึ่งลงไปทีไร เขาก็จะขับออกไปเลยทันที ไม่บวกกับผม ซึ่งมีครั้งหนึ่งที่ผมขับรถออกจากซอย มีพื้นที่ประมาณ 20 เมตรที่ไม่สามารถมีรถสวนได้ คือช่องที่รถจะออกได้มีน้อยมาก ผมก็ขับออกมาจนเหลือ 5 เมตรสุดท้าย ก็มีมอเตอร์ไซค์สวนเข้ามา ผมเลยลดกระจกไปบอกว่ามันสวนไม่ได้ มอเตอร์ไซค์ ก็เถียงผมว่า มันสวนได้ ผมก็แย้งไปอีกว่า ไม่ได้แน่ๆ มอเตอร์ไซค์ยังตอบผมกลับอีกรอบว่าได้ แล้วก็ขับเข้ามา แล้วก็ชนทุกระจากผมดังโครมเลย เขาก็ยิ้มแหยๆ ใส่ผม ผมก็เลยบ่นไป 1 ชุดใหญ่ แต่สุดท้ายก็ปล่อยไป”

CHULALONGKORN UNIVERSITY (ID2 ขอล)

“ผมขับรถมาตามเส้นทางปกติ แถวๆ ลาดพร้าวซอย 101 แล้วมีรถบีเอ็มดับเบิลยูขับย้อนศรมา คือ ในซอยมีแค่ประมาณ 2 เลน แล้วเขาย้อนศรออกจากซอยมา ขณะที่รถทางตรงปกติแบบผมก็หลีกไปไหนไม่ได้ ผมเลยบีบแตรเตือนให้เค้าหยุดและถอยไป ปรากฏว่าเขาไม่หยุด ผมเลยบีบแตรยาว คราวนี้คือบีบแตรค่าเลย คู่กรณีขับรถมาขวางหน้าผม ผมเลยโมโหเปิดประตูลงมาจากรถกลับโดนต่อยเข้าที่หน้า ผมก็เลยชกกลับ คราวนี้กลายเป็นตะลุมบอน จนมอเตอร์ไซค์วินแถวนั้นมาช่วยห้าม แล้วก็ตามตำรวจมา เรื่องก็เลยต้องไปจบที่โรงพัก คือวันนั้นถ้าคู่กรณีไม่ต่อยมาก่อน ผมคงไม่โกรธถึงขั้นชก ทะเลาะวิวาทกับคนอื่นแน่ๆ เพราะการแสดงออกปกติของผมคือ บีบแตรเท่านั้น”

(ID14 เก้า)

สถานการณ์ที่ 6 : การถูกรถคันอื่นชนแล้วคู่กรณีไม่ยอมรับผิดชอบ

“ผมขับรถไปรับภรรยา ออกจากศาลรัชดา แล้วก็ขับรถมาพร้อมกันตรงเส้นทางที่จะตัดเข้าลาดพร้าว ซึ่งผมก็ขับเส้นทางนี้ประจำ คู่ันเคยกับเส้นทางนี้ พอเลี้ยวรถเข้ามาในเส้นดังกล่าว มันจะมีทาง ที่รถเลี้ยวแบบกลับรถออกมา ผมก็วิ่งรถทางตรงปกติ แต่มีรถเก๋งสีเหลืองขับออกมาจากมุมนั้นแบบไม่ดูอะไรเลยแล้วชนรถผม คือผมอยู่เลนที่ 2 เลนโดนชนเต็มๆ ตรงบริเวณหน้ารถจนบุง ผมก็เลยต้องลงจากรถไปตกลง คนขับรถคันนั้นเป็นผู้หญิง เค้าก็ไม่พูดอะไรเลย บอกว่าจะเรียกประกันอย่างเดียว ผมก็เลยเรียกประกัน ผมบ้าง ระหว่างรอประกันมา แฟนของผู้หญิงคนนั้นก็มาถึงแล้วเดินมาบอกว่าผมเป็นฝ่ายผิด แฟนเค้าบ้านอยู่ตรงนี้ไปกลับทุกวัน เค้าออกจากตรงนี้วิ่งตรงมาก็จะเข้าซอยได้เลย ผมผิดที่ไม่ระวังเอง ผมก็เลยอารมณ์ขึ้นเลย เราทางตรง ตัวเองทางเลี้ยว ผมก็เลยตอบโต้ อธิบายให้ฟังแล้ว เลนบอกให้ดูจากกล้องก็ยังไม่ยอมรับผิดชอบ จนประกันมาที่ตกลงกันไม่ได้ ผมเลยบอกให้ไปเจอกันที่โรงพักเลย ก่อนแยกย้ายกันไป ผู้ชายยังมาผลักไหล่ผมด้วย ผมไม่ยอม ผลักมาผมก็ผลักไปตัวผมใหญ่กว่า มันก็เลยเขขึ้นรถตัวเองไปเลย สุดท้ายก็ไปเจอกันที่โรงพัก เรื่องก็ยังไม่จบ แล้วว่าอย่างไรเสียหายเหตุการณ์นี้ ผมก็เป็นฝ่ายผิด สุดท้ายคือ ผมเอากล้องที่บันทึกภาพไว้มาเปิด ซึ่งก็ชัดเจน

ว่า ผมเป็นฝ่ายถูก เรื่องก็จบด้วยการที่ประกันก็จัดการต่อไป แต่พอออกมาจากโรงพักกำลังกลับบ้าน ผู้ชายคนที่บอกว่าเป็นหมอก็ยังเปิดกระจกมาชี้หน้าผมแล้วขับหนีไปเลย คือเรื่องนี้มันจะไม่ใช่ปัญหาอะไรมาเลยถ้าอีกฝ่ายยอมรับว่าตัวเองผิด อีกอย่างคือข้ออ้างเรื่องพื้นที่คั่นเคยทำให้เค้าไม่มีทางพลาด นี่ละที่ทำให้ผมแทบกุมอารมณ์โกรธไม่อยู่”

(ID8 อัท)

“ผมจอดรถหน้าซอยปทุมวิภา ซึ่งเป็นถนนที่สามารถจอดได้ โดยจอดเป็นคันที่ 2 แล้วก็มีคันอื่นมาจอดต่อ สรุปรี่รถจอดประมาณ 5 คัน ผมก็ลงไปทำธุระ ไม่เกิน 10 นาที ก็เดินกลับมาที่รถ ปรากฏว่า มีรถซาเล้งกำลังจะออกตัวไป ในขณะที่รถมีรอยบุบตรงกระโปรงหน้ารถฝั่งคนขับและไฟแตก พอคนขับ ซาเล้งเห็นผมก็รีบขับหนีเข้าซอยทันที ผมก็รีบขับตามเข้าไปในซอยตามอยู่ประมาณ 2-3 แยกในซอยก็หายไป สรุปรี่รถโดนชนแล้วหนี แล้วก็ตามตัวไม่ได้ ตอนนั้นโมโหมาก คิดอยู่ว่าจะไปดูข้อมูลจากกล้องแล้วไปตามหาคนชนได้ที่ไหน ขณะคิดก็ขับรถทะลุออกมาจนถึงฝั่งถนนศรีนครินทร์ ผมก็กำลังจะเลี้ยวโค้งออกจากซอย อยู่ดีๆ ก็เจอรถเก๋งอีกคันที่เปลี่ยนเลนกะทันหันตรง ทางแยกมาชนเสยเข้าไปตรงจุดเดิมของผมที่โดนซาเล้งชน เมื่อสักครู่ สรุปรี่คือผมได้คู่กรณีใหม่ ซึ่งคนนี้ ก็ลงจากรถมาต่อว่าผม ว่าผมเลี้ยวมาทำไมไม่ระวัง คือจริงๆ ตามข้อกฎหมาย คือ ถึงทางร่วม ทางแยกต้องระวัง ถ้าเกิดรถชนกันขึ้น ก็ต้องเป็นการกระทำแบบประมาทร่วม ผิดทั้งสองฝ่าย ผมก็เลยไม่ยอม บอกให้เรียกประกันมาก็ไม่ยอมเรียก จะให้ผมยอมผิดให้ได้ แล้วพูดจากวนประสาทมาก ผมก็เลยเดินไปตะประตูรถมัน มันโกรธเลยจะหันมาชนผม แต่ประกันผมมาพอดีเลยห้ามทั้งผมทั้งมันออกจากกันได้ สรุปรี่คือมันไม่มีประกันมันเลยโยกโย้ ไม่ยอมจ่ายด้วยสุดท้ายผมต้องขึ้นโรงพักกับเรื่องนี้ กว่าจะเคลียร์ได้ เกือบได้ต่อหน้าคู่กรณีแล้ว”

(ID9 นัท)

“ขณะกำลังขับรถในเส้นถนนวิภาวดีที่กำลังมุ่งหน้าจะไปทางสนามบินดอนเมือง ซึ่งถนนเส้นนี้ มีจุดเข้าออกอยู่หลายช่วง เพราะเป็นถนนเส้นยาว มีจุด

ที่เข้าเลนในทั้งจุดแถวรัชดา ลาดพร้าว เกษตร หลักสี่ ซึ่งเราก็จับรถมาเส้นนี้ประจำ ตอนนั้นเรากำลังจะเลี้ยวเข้าเลนในตรงช่วงเกษตร คิดว่าตัวเองมองกระจกดีแล้ว จึงได้ออกตัวเข้ามาเลนแรก กำลังจะขยับต่อไปเข้าเลนที่ 2 ปรากฏว่ามีรถวิ่งมาเร็วมาก บีบแตรดัง นาทินั้นเราตกใจมาก เลยหักพวงมาลัยกลับมาทางซ้ายแบบอัตโนมัติแล้วดันไปชนรถฝั่งซ้ายที่เพิ่งเข้ามาในเลน รถเราชนตรงประตูฝั่งคนขับบุบลงไปเลย ส่วนท้ายรถเราก็โดนรถคันที่บีบแตรมาชน เรารีบลงจากรถไปดูรถคันที่เราชนก็ดูแล้วไม่ได้บาดเจ็บอะไรมาก เลยขอโทษเค้า แล้วกำลังจะโทรเรียกประกันมาจัดการ นาทินั้นเราลืมไปเลยว่ารถตัวเองก็ถูกชนเลยไม่ได้สนใจอย่างอื่น แต่ก็ต้องตกใจสุดขีด เพราะรถคันที่ชนท้ายเราเค้าถอยรถออกแล้วเร่งเครื่องมาชนเราอีกทีคือคราวนีส์ตีเรามา ก็เลยเดินไปเคาะกระจกให้ลงมาคุยกัน คนขับรถบีเอ็มดับบลิวจึงลงมา แล้วด่าเราอย่างหยาบเลยว่าขับรถแย่ ไม่ดูทาง จนทำให้รถชนแล้วยังไม่มีการมาขอโทษอีก ถ้าไม่รู้จักคำว่ารับผิดชอบ ก็เอาแผลไปเพิ่มก็แล้วกัน นาทินั้นคือโกรธมาก สิ่งเดียวที่เราทำได้คือยืนเถียงกับเค้า ไม่กล้าต่อแย้งๆ ที่ใจอยากต่อแย้งหน้ามาก คนขับเป็นผู้ชาย เถียงอยู่นานเลย โดยที่อีกฝ่ายก็ไม่รับฟังอะไรทั้งนั้นจนสุดท้ายกลายเป็นว่าคนขับรถคันที่เราชนเค้าต้องมาช่วยคุยว่าให้ต่างฝ่ายต่างเรียกประกันของตัวเองมาก่อน คนขับรถบีเอ็มจึงยอมกลับขึ้นรถไป ต่างฝ่ายต่างโทรเรียกประกัน จนพอประกันมา ก็ยังมีเรื่องต้องเถียงกันไม่จบ คือเรายอมรับว่าเราผิดแต่มันควรจะเป็นการประมาทร่วม ในขณะที่อีกฝ่ายมองว่า เขาไม่ได้ผิดอะไรจากการชนกันครั้งแรก ครั้งที่ 2 ต่างหากที่เค้ายอมรับว่าทำจริง”

(ID12 เปียร์)

“เราขับรถเข้าไปในซอยเสนานิคม ซึ่งมีแค่เลนเดียวที่รถจะขับเข้าออกได้ สองฝั่งมีรถจอดเต็มไปหมด เราก็ขับรถเข้าไปในซอยได้นิดเดียว ก็มีรถสองแถวแดงคันใหญ่ถอยรถออกมา เราถอยออกไม่ได้แล้ว เพราะมีรถคันหลังต่อท้ายอยู่ เลยบีบแตรยาวไปครั้งหนึ่งเพราะอีกนิดเดียวก็จะชนแล้ว แต่รถสองแถวไม่หยุดและชนรถเราจนหน้ายุบ ตอนนั้นเราไม่โหมมาก รีบลงมาจากรถไปตำคนขับรถสองแถว ซึ่งคนขับสองแถวก็ลงมาจากรถแล้วตำพร้อมทั้งชี้หน้าผม ตอนนั้นรู้เลยว่าโกรธมากเลยต่อหน้าคนขับสองแถว ซึ่งเขาก็ไม่ยอมต่อผมกลับ คราวนี้เลยชุลมุนมาก เรากับเขาทะเลาะกัน ผลัดกันต่อ จนคนขับรถมอเตอร์ไซค์วินมาจับแยกกัน แล้วไปเคลียร์กันต่อที่โรงพัก

(ID20 ก้อง)

“ผมกำลังจอดรถติดไฟแดงอยู่แถวๆ สะพานเหลือง แล้วก็มารถมอเตอร์ไซค์มาเฉี่ยวตรงหูกกระจกข้างด้านซ้ายจนมันพับ ซึ่งจริงๆ แล้วตอนนั้นมีความรู้สึกว่าจะหว่งรถจะเป็นรอยจึงจะลงไปดูรอย แล้วก็ดันหูกกระจกออก แต่คู่มือคงแปลเจตนาผมผิด จึงลงจากรถลงมาพูดตรงหน้าผมว่า เฉี่ยวแค่นี้จะอะไรกันนักหนา พร้อมกับสวนหมัดไล่หน้าผม ผมก็เลยต่อกลับ ซึ่งพอโดนชกก็ขึ้นรถแล้วขับหนีไปเฉยๆ พอตีมันเป็นจิ้งหะไฟแดงจึงไม่ได้ตาม ผมจำทะเบียนได้เลยโทรแจ้งประกันให้เอาเรื่องอย่างเต็มเหนี่ยว ทั่งๆ ที่ตอนแรกว่าจะไม่เอาเรื่อง คือคนที่ไม่ยอมรับผิดชอบนี่ละที่จะทำให้อารมณ์โกรธพุ่งถึงขีดสุดจนสามารถทะเลาะด้วยได้”

(ID1 นาง)

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า สภาพที่เกิดขึ้นจริงบนถนนที่ผู้ขับขี่รถยนต์ประสบพบเจอ และได้ให้ความหมายไว้ซึ่งเรียกว่า “สถานการณ์บนถนน” มีความเชื่อมโยงกับการแสดงอารมณ์โกรธของคนขับขี่รถยนต์ เพราะบนถนน สถานการณ์ที่เกิดขึ้นมีความเฉพาะเจาะจง และพร้อมที่จะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ซึ่งแต่ละบุคคลก็จะมี การให้นิยามสถานการณ์ตามความรู้สึก สถานะหรือบทบาทในขณะนั้น นอกจากนี้ “สถานการณ์” อาจมีความเชื่อมโยงกับบริบทสภาพแวดล้อม บุคลิกภาพ วิธีการขับรถ และทัศนคติในการขับขี่รถยนต์รายนั้นๆ ด้วย จะเห็นได้จากคำตอบของผู้ให้ข้อมูลที่ระบุ

ว่าสถานการณ์ใดบ้างที่จะทำให้โกรธ เช่น การขับรถแบบที่ทำให้รู้สึกว่าได้ความอันตราย หรือไม่ปลอดภัย เป็นสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความโกรธขึ้น การขับรถแบบไม่มีและสถานการณ์ที่อีกฝ่ายไม่ยอมรับผิดจากการกระทำของตัวเองจะทำให้ระดับความโกรธสูงมากขึ้นจนไม่สามารถควบคุมได้ เป็นต้น ซึ่งสถานการณ์ที่ผู้ให้ข้อมูลระบุ สามารถสรุปเป็นตารางที่แสดงสถานการณ์และปฏิกิริยาการโต้ตอบของกรณีศึกษาได้ ดังนี้



ตารางที่ 12 แสดงสถานการณ์และปฏิกิริยาการโต้ตอบของผู้ให้ข้อมูล

ข้อ	สถานการณ์	ปฏิกิริยาโต้ตอบ ของผู้ให้ข้อมูล	ปฏิกิริยาผู้กรณี	การกระทำโต้ตอบ ของผู้ให้ข้อมูล	ปฏิกิริยาโต้ตอบผู้กรณี
1	คนขับรถสวนเลนจนชนส่วนหนึ่งส่วนใด ของรถ	ลงจากรถไปดูความเสียหาย	- ไม่ยอมรับผิดชอบ - ต่ำ	- ลงจากรถไปคุย - ต่อยผู้กรณี	-
2	จอดรถในที่ห้ามจอดและไม่สนใจความ เดือดร้อนของผู้อื่น	- บีบแตรเตือน - เตือนด้วยคำพูด	- ลงจากรถเพื่อคุย	- ได้เถียงกัน	-
3.	ถอยรถมาชนแล้วไม่ยอมรับผิดชอบ	- ลงจากรถไปคุย	- ไม่ใส่ใจ แต่สุดท้าย ยอมรับผิดชอบ	-	-
4.	ถูกรถผู้กรณีเฉี่ยว	-	- ต่ำ	- ลงจากรถ - ต่อยผู้กรณี	- ต่อยคืน
5.	แทรกเลนโดยไม่ให้สัญญาณไฟ ให้แล้วยังกระทำซ้ำอีก	- บีบแตรเตือน	- ขับรถมาเทียบ มองหน้า ผู้ให้ข้อมูล	ลงจากรถไปคุย	-
6.	แทรกเลนโดยไม่ให้สัญญาณไฟ	- บีบแตรเตือน	- ขับรถปาดซ้ายปาดขวา	- ปาดซ้ายขวา แก้วแก้ว	-

ชื่อ	สถานการณ์	ปฏิกิริยาโต้ตอบ ของผู้ให้ข้อมูล	ปฏิกิริยาผู้กรณ	การกระทำโต้ตอบ ของผู้ให้ข้อมูล	ปฏิกิริยาโต้ตอบผู้กรณ
			- แก้ไขเบรกรถกะทันหัน	เอาคืน - จอดขวาง - ต่อยผู้กรณ	
7.	แทรกเลนโดยกะทันหัน	- บีบแตรเตือนและด่า	- ไม่ยอมรับผิด - ไม่สนใจ	เร่งเครื่อง ขับรถไล่ตาม - แก้เบรกรถกะทันหัน	- ให้นิ้วกลาง - ขับรถหนีก่อน
8.	ผู้กรณแซงรถไม่ได้จึงขับปาดหน้ารถ	- ขับปาดหน้า - ขับรถหนีทันที	- ขับรถมาเทียบเพื่อมองหน้า - ขับปาดหน้าเอาคืน	-	-
9.	ขับรถชนแล้วไม่ยอมรับผิด อ้างว่าชินพื้นที่ แล้วโยนความผิดให้ผู้อื่น	- ลงจากรถพ้อมาคุย	- ไม่ยอมรับผิด - โต้เถียง	- ตกลงกันที่โรงพัก	- ก่อนไปเปิดกระจกมามองหน้า - ชี้นิ้วด่า
10.	ถูกผู้กรณคันแรกชนซึ่งหน้าแต่ไม่สามารถจัดการได้ และถูกชนซ้ำขณะกำลังตามผู้กรณแรก	- ลงจากรถพ้อมาคุย	- ไม่ยอมรับผิด - ด่าเรื่องการขับรถ	- โต้เถียงกัน	- โต้เถียงกัน
11.	ขับรถปาดหน้ากะทันหัน	- บีบแตรเตือน	- แซงรถขึ้นมาแล้วปาด	- ขับรถตามจนถึงที่หมาย-	- โต้เถียง

ข้อ	สถานการณ์	ปฏิกิริยาโต้ตอบ ของผู้ให้ข้อมูล	ปฏิกิริยาตุ๋มตุ๋ม	การกระทำโต้ตอบ ของผู้ให้ข้อมูล	ปฏิกิริยาโต้ตอบตุ๋มตุ๋ม
12.	ผู้บริหารพาหน้าอย่างกระชั้นชิด	- จอตรงและลงไปด้วย	หน้าร้อนอีกครึ่ง - ไม่ยอมรับผิดชอบ	- ลงจากรถไปต่อว่า - โต้เถียง	- โต้เถียง
13.	ถูกแย่งที่จอดรถทั้งๆ ที่ให้สัญญาณแล้ว	- จอตรงและลงจากรถไปคุย	- ไม่ยอมรับผิดชอบ	- ควักกุญแจจากมือตุ๋มตุ๋มไปโยนทิ้ง	-
14.	ถูกขี้นรถจี้ท้ายและบีบแตรให้หลบ แต่ไม่สามารถหลบได้	- บีบแตรเตือน	- บีบแตรค่า แล้วพยายามขับรถชิดขวาทางตลอด - เบรกและหยุดกะทันหัน	- ลงจากรถไปคุย	- เปิดกระจกปรนอมมือเป็นมาจู่ให้กลับขึ้นรถ
15.	ขณะกำลังเปลี่ยนช่องทางการจราจร รถคู่กรณีขับมาไวจนเบรกไม่ทันและชนเข้าที่ฝั่งซ้ายของรถอีกคัน ส่วนคู่กรณีชนท้ายเพราะเบรกไม่ทันเช่นกัน	- ลงจากรถมาคุย เพราะรถตัวเองเป็นฝ่ายผิด	- คู่กรณีคันที่2 เร่งเครื่องและขับรถชนท้ายซ้ำอีกรอบ	-	-
16.	ผู้บริหารพาหน้าอย่างกระชั้นชิด	- บีบแตรเตือน	- ปาดซ้ายขวา ขับรถสวนประสาท	- จอตรงลงไปด้วย	- โต้เถียง
17.	คู่กรณีขับรถยนต์อื่นผู้อื่นเตือน	- บีบแตรเตือน	- คู่กรณีขับรถมาจากดขวาง	- ลงจากรถเพื่อจะคุย	- ต่อกลับคู่กรณี

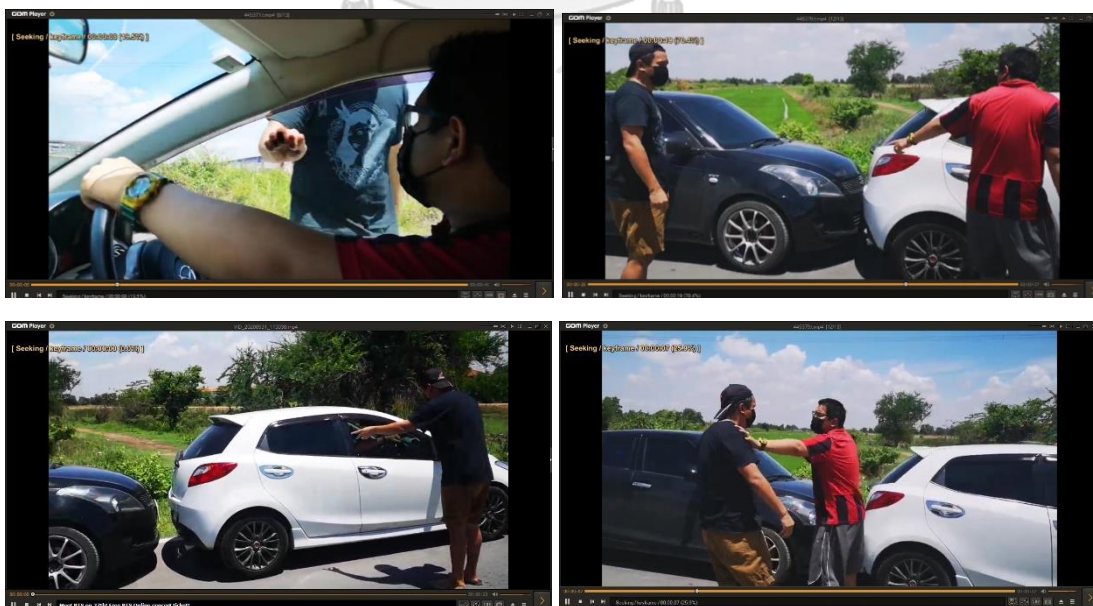
ข้อ	สถานการณ์	ปฏิกิริยาโต้ตอบ ของผู้ให้ข้อมูล	ปฏิกิริยาผู้กรณี	การกระทำที่ตอบ ของผู้ให้ข้อมูล	ปฏิกิริยาโต้ตอบผู้กรณี
	และไม่ยอมถอยออก		หน้า	- คู่กรณีค่อย	
18.	จอตลอดเลยๆ แต่โดนรถผู้กรณีขับชน	- ลงจากรถเพื่อไปเคาะ กระจกบอกผู้กรณี	- ไม่สนใจ ไม่ยอมรับผิดชอบ	- ตำ พะเลาะ โต้เถียง	- โต้เถียง
19.	ขับรถกวนประสาท และแทรกเลน กระชั้นชิด	- ขับรถแล้วเบรกระยะ กระชั้นชิดเพื่อเอาคืน - ปาดหน้ารถเพื่อเอาคืน	- ขับรถแล้วเบรกระยะ กระชั้นชิดเพื่อเอาคืน - ปาดหน้ารถเพื่อเอาคืน	- ขับรถขวาง แล้วลงจาก รถไปคุย	-
20.	ต่อคิวเพื่อเปลี่ยนช่องการจราจรแล้วถูก แทรกอย่างกะทันหัน / ปาดหน้า กะทันหัน	- ลงจากรถไปเคาะกระจก ให้ออกมาคุย	- ไม่ยอมเปิดกระจก ทำ เฉย	- กลับขึ้นรถ เร่งความเร็ว เพื่อมาจอดขวาง ไม่ให้ไป ได้โดยสะดวก	-
21.	ปาดหน้าแล้วแทรกเข้ามาในช่อง การจราจรจนหลบไม่พ้นและชนท้าย	- ลงจากรถเพื่อไปเคาะ กระจกบอกผู้กรณี	- ไม่สนใจ ไม่ยอมรับผิดชอบ	- ผลักไหล่ผู้กรณี	-
22.	ถูกขับรถปาดหน้าในระยะอันตรายจน เกือบเบรกรถไม่พ้น	- ขับรถไล่ตามผู้กรณี	- พยายามขับหนี แล้ว หยุดรถเฉยๆ	- เกือบเบรกรถไม่พ้น และ เกือบเกิดอุบัติเหตุคิดว่า	-
23.	ถูกชนท้ายเนื่องจากในซอยไม่มีพื้นที่ จึงไม่สามารถถอยรถได้	- ลงจากรถมาหาผู้กรณี	- เปิดประตูรถลงมาต่อว่า	- ต่อยหน้าผู้กรณี	- ต่อยกลับ

จากตารางที่ 12 ที่แสดงสถานการณ์และปฏิริยาการโต้ตอบของกรณีศึกษา จะเห็นได้ว่า สถานการณ์โดยส่วนใหญ่ที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์โกรธ คือ สถานการณ์ของการขับรถที่ไม่มีวินัย ไม่มีมารยาท และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จนมีผลกระทบต่อผู้ใช้ถนนรายอื่น สร้างความไม่ปลอดภัย และความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และเมื่อมีการเตือนด้วยแตรหรือคำพูด กลับมีปฏิริยาโต้ตอบ ไม่ยอมรับผิด จนก่อให้เกิดการโต้เถียง ทะเลาะวิวาท และใช้กำลังเกิดขึ้น

นอกจากนี้ เรื่องเล่า และการสังเกตการณ์ขณะขับรถยนต์ เกี่ยวกับระยะเวลา ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ รวมถึงระยะเวลาที่ใช้ขับรถ และการประเมินทักษะในการขับขี่ของตนเองของผู้ให้ข้อมูล ทำให้เห็นรายละเอียดที่น่าสนใจของผู้ให้ข้อมูลแต่ละรายที่จะสามารถนำมาเป็นส่วนที่สรุปถึงตัวตน ซึ่งหมายถึง กระบวนการต่อรองระหว่างความคิดของตัวเรากับความคิดของคนอื่น ที่มีต่อเรา ที่ โดยแท้จริงแล้ว “ตัวตน” ได้รับการสะท้อนมาจากความคิดของบุคคลอื่น และเรา ก็รับรู้ ว่าตัวตนของเราเป็นอย่างไร และปรับตัวตามนั้น ดังนั้น ตัวตนของคนเราย่อมสามารถปรับเปลี่ยนได้ ตลอดเวลาตามสถานการณ์ สภาพแวดล้อม และบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป

ทั้งนี้ภาพเคลื่อนไหวจากกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ยังสามารถแสดงให้เห็นถึงความเด่นชัดของสถานการณ์จริงที่เกิดขึ้นบนถนน และเป็นสถานการณ์ที่ยั่วให้เกิดความโกรธได้โดยตรง ซึ่งจะเห็นได้จากการแสดงออกที่ชัดเจนของผู้ขับรถยนต์ ดังนี้

ภาพสถานการณ์ที่ 1 สถานการณ์ชนท้าย ต่างฝ่ายต่างไม่ยอมรับผิด



ภาพสถานการณ์ที่ 2 สถานการณ์การขับรถตัด หรือปาดหน้าซึ่งทำให้เกิดความไม่พอใจ



ภาพสถานการณ์ที่ 3 สถานการณ์ที่ฝ่ายหนึ่งขับรถย้อนศร แล้วขับตามมาปะทะกัน



จากภาพสถานการณ์ที่ 1 เป็นสถานการณ์ชนท้ายที่ต่างฝ่ายต่างไม่ยอมรับผิด ภาพสถานการณ์ที่ 2 เป็นสถานการณ์การขับรถตัด หรือปาดหน้าซึ่งทำให้เกิดความไม่พอใจ และภาพสถานการณ์ที่ 3 เป็นเหตุการณ์การขับรถย้อนศร แล้วขับตามมาปะทะกัน ซึ่งสังเกตได้ว่า หากเกิดสถานการณ์ใดๆ ขึ้นแล้วคู่กรณีไม่ยอมผิด โอกาสที่จะเกิดการปะทะ ด้วยการด่าทอ ทะเลาะวิวาท หรือลงไม้ลงมือกันจะมีค่อนข้างสูง

4.2.2.4 อรรถบทที่ 4 พื้นที่ (Space)

ประกอบด้วยอรรถบทย่อย ได้แก่ การให้ความหมายพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ การให้ความหมายระหว่างรถยนต์และพื้นที่พื้นที่ความสัมพันธ์กับความโกรธ ซึ่งเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติของผู้ขับรถยนต์ มุมมองต่อพื้นที่ และมุมมองที่มีผลต่อพวกเขาในขณะที่ขับรถยนต์บนถนน โดยที่ คำว่า ทัศนคติ หรือมุมมอง หมายถึง ความคิดเห็น ซึ่งเป็นความคิดเห็นในระดับผิวเผิน เบื้องต้น ส่วนคำว่า ทัศนคติ จะมีความหมายถึงการแสดงความคิดเห็นในลักษณะที่ง่าย ๆ เมื่อถูกถามถึงเรื่องใดเรื่องหนึ่ง สิ่งหนึ่งที่สะท้อนขณะผู้ให้ข้อมูลอธิบายถึงรถยนต์ คือ รถเป็นพื้นที่แห่งความสุข เป็นบ้านเคลื่อนที่ เป็นที่ที่อยู่แล้วมีความสุข ผ่อนคลาย และเป็นตัวของตัวเองได้อย่างเต็มที่ ตลอดจนเป็นที่เก็บของทุกอย่าง ซึ่งมีบริบทเกี่ยวข้องกับอรรถบทเรื่องพื้นที่ในแง่ของพื้นที่ส่วนตัว

นอกจาก พื้นที่ (Space or Spatial) จะหมายถึงพื้นที่ทางกายภาพแล้ว พื้นที่ตามความรู้สึกนึกคิด และพื้นที่ทางสังคมที่เราอาศัยอยู่ และสร้างความสัมพันธ์กับผู้อื่นในสังคมรวมถึงสภาพแวดล้อมก็เป็นพื้นที่ที่ควรให้ความสำคัญด้วย ดังนั้นหากเราศึกษาพื้นที่ก็จะช่วยให้สามารถเข้าใจเรื่องการกระทำทางสังคมได้มากขึ้นด้วย ซึ่งในประเด็นนี้ ผู้ให้ข้อมูลได้ให้คำอธิบายต่อมุมมองดังกล่าวของเขาไว้ โดยในประเด็นแรก เป็นการวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ของกรณีศึกษาจำนวน 20 คน ซึ่งมีการให้คำนิยาม และกำหนดความหมายของพื้นที่ตามมุมมองของตนเอง ซึ่งบางส่วนก็มีความคล้ายคลึงกัน และแตกต่างกัน ซึ่งสามารถสรุปเป็นตารางการให้ความหมายพื้นที่ พื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะได้ ดังนี้

ตารางที่ 13 การให้ความหมายพื้นที่ พื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะ

	ความหมาย ของพื้นที่	ความหมายของ พื้นที่ส่วนตัว	ความหมายของ พื้นที่สาธารณะ
1.	พื้นที่ที่เจาะจง และ พื้นที่ที่ไม่ เจาะจง	พื้นที่ที่มีเฉพาะเราคนเดียว เป็นพื้นที่ที่ทำให้รู้สึกปลอดภัย โปร่ง ได้อยู่กับตัวเอง และมี อิสระที่จะทำอะไรก็ได้	ทุกหนแห่งที่เราใช้งานทุกวัน โดยมีผู้อื่นร่วมใช้งานด้วย
2.	การกำหนดจะแบ่งตามพื้นที่ ในการใช้งาน หรืออะไรก็ได้ ตามที่คนกำหนดขึ้นในการใช้ ประโยชน์	พื้นที่ที่มีชื่อเราครอบครองเป็น เจ้าของ หรือมีกรรมสิทธิ์	พื้นที่ที่เราไม่มีกรรมสิทธิ์ ต้องใช้ร่วมกับผู้อื่น
3.	พื้นที่ว่างๆที่เราใช้ชีวิตอยู่ หรือหมายถึง อาณาบริเวณที่ ซึ่งคนในสังคมมาใช้ชีวิตอยู่ ร่วมกัน	พื้นที่ที่เราอยู่คนเดียว ปราศจากคนอื่น	พื้นที่ที่เราใช้ร่วมกับคนอื่น ถึงแม้ว่าพื้นที่นั้นจะเป็น พื้นที่ ที่เราเป็นเจ้าของ
4.	ทุกที่ ทุกหนแห่งบนโลกที่เรา ใช้ชีวิตอยู่ เป็นพื้นที่ที่มี ประโยชน์ได้ ไร้ประโยชน์ก็ได้ แล้วแต่การมองของแต่ละคน	พื้นที่ที่เราเป็นเจ้าของ แม้ว่า เราจะไม่ได้จ่ายเงินซื้อเองก็ ตาม ผู้อื่นจะเข้าถึงได้ก็ต่อเมื่อ ได้รับการอนุญาต	พื้นที่ที่มีคนอยู่มากกว่า 1 คนขึ้นไป ทำให้ต้องมี กฎระเบียบ กติกา มารยาท ในการอยู่ร่วมกัน
5.	สถานที่ที่คนเราใช้ชีวิตอยู่บน โลก อาจเป็นพื้นที่ที่มีคน ครอบครองหรือไม่ก็ได้ และ พื้นที่บางแห่งอาจมีอาณาเขต ที่เด่นชัดแน่นอน แต่บางพื้นที่ ก็อาจไม่มีการกำหนดอาณา เขตไว้	พื้นที่ที่เราถือครองกรรมสิทธิ์ อยู่ อาจจะใช้การจ่ายเงินซื้อ หรือได้รับมอบมาก็ได้	ที่ทุกคนมีสิทธิ์ใช้ เป็นพื้นที่ที่ ทุกคนใช้งานร่วมกัน ซึ่งอาจ มีเจ้าของหรือไม่ก็ได้
6.	ที่ว่าง แบ่งเป็นพื้นที่ใน กรุงเทพฯ กับพื้นที่ต่างจังหวัด	เป็นพื้นที่ที่มีเราคนเดียว เรา ซื้อมันมา เป็นของที่เราารู้ว่า เป็นของเราโดยที่คนอื่นก็รับรู้	สถานที่ที่ทุกคนมีสิทธิ์ใช้ เป็น พื้นที่ที่ทุกคนใช้งานร่วมกัน ซึ่งอาจมีเจ้าของหรือไม่ก็ได้

	ความหมาย ของพื้นที่	ความหมายของ พื้นที่ส่วนตัว	ความหมายของ พื้นที่สาธารณะ
		เช่นเดียวกัน	ได้
7.	ที่ว่างๆ ที่หนึ่งที่เราใช้งาน ซึ่ง จะใช้งานด้วยวัตถุประสงค์ ไหน พื้นที่นั้นก็จะเป็นพื้นที่ ตามแบบที่เราให้ความหมาย	พื้นที่ที่เป็นของเรา เราใช้เงิน ของตัวเองซื้อ มา ฉะนั้นอะไรก็ ตามที่เราใช้เงินซื้อ มาเป็นของ เราก็คือพื้นที่ส่วนตัวของเรา	พื้นที่ที่รัฐสร้าง หรือบาง กรณีก็อาจมีเจ้าของแต่สร้าง ให้คนใช้ร่วมกัน มีคนหมู่ มากที่ใช้พื้นที่นั้น
8.	คือ space ซึ่งหมายถึงพื้นที่ ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ	พื้นที่ที่เราอยู่ร่วมกับคนอื่นที่ ได้รับการอนุญาตให้ใช้ร่วมกัน ได้	พื้นที่ที่ทุกคนมีสิทธิในการใช้ งานโดยไม่จำเป็นต้องขอ อนุญาตก่อน
9.	ไม่สามารถแยกแยะได้ว่าเป็นพื้นที่ชนิดใด เพราะพื้นที่ที่มีความยืดหยุ่น สามารถสลับไปมา ระหว่างความเป็นพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่ส่วนตัว		

ทั้งนี้ สามารถขยายความถึงรายละเอียดของการให้ความหมายคำว่าพื้นที่ ทั้งในส่วน
ของพื้นที่ พื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะของกรณีศึกษาด้วยเรื่องเล่าได้ ดังนี้

1. การให้ความหมายของพื้นที่

1.1 พื้นที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจง และไม่เฉพาะเจาะจง

ความหมายของพื้นที่ในลักษณะนี้ คือพื้นที่ที่เจาะจงเป็นพื้นที่ที่ใช้
งาน ในขณะที่พื้นที่ไม่เจาะจง คือพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้งาน ดังนี้

“พื้นที่ที่สามารถแบ่งได้เป็นพื้นที่ที่เจาะจง และ พื้นที่ที่ไม่เจาะจงกล่าวคือ
พื้นที่ที่เจาะจงก็คือถนนที่ขั้บรถยนต์เป็นประจำ ส่วนพื้นที่ที่ไม่เจาะจง ก็คือ
ถนนทั่วไปที่เราไม่ค่อยได้ขั้บรถยนต์ผ่าน เป็นถนนที่เรารับรู้ว่ามี แต่เราไม่ได้
ใช้มันซึ่งพื้นที่ไหนที่เราเคยชิน เราจะระวังน้อยตรงข้ามกับพื้นที่ที่ไม่คุ้นเคย
เราจะขั้บรถดีและระวังมากกว่า”

(ID1 นาง)

1.2 พื้นที่คือพื้นที่ใช้งาน หรือสถานที่ที่เราใช้ประโยชน์

พื้นที่ลักษณะนี้เป็นการให้คำนิยามกว้างๆ โดยกำหนดจากการใช้งาน และไม่ได้ใช้งาน ใช้ประโยชน์ หรือไม่ได้ใช้ประโยชน์ ดังนี้

“พื้นที่หมายถึงพื้นที่ใช้งาน ซึ่งโดยส่วนใหญ่พื้นที่ที่ใช้งานก็จะเป็นพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนใช้ร่วมกันถ้าขับรถออกมาจากบ้านทุกที่เป็นพื้นที่สาธารณะทั้งหมด

(ID2 บอล)

“พื้นที่ คือทุกที่ ทุกหนแห่งบนโลกที่เราใช้ชีวิตอยู่จะเป็นพื้นที่ที่มีประโยชน์ก็ได้ ไร้ประโยชน์ก็ได้ แล้วแต่การมองของแต่ละคนพื้นที่ถนนก็เทียบได้กับพื้นที่ที่มีประโยชน์”

(ID8 อัท)

“พื้นที่ คือ ที่ว่างทุกแห่งในโลก ที่ว่างเหล่านี้จะมีประโยชน์หรือเปล่านั้นขึ้นอยู่กับว่าเราใช้มันทำอะไร”

(ID11 ธัญญ์)

“พื้นที่ คือที่ที่หนึ่งที่อาจจะเป็นที่ว่างหรือไม่ว่างก็ได้ ใช้งานหรือไม่ได้ใช้งานก็ได้ ขึ้นอยู่กับว่าเราจะให้คำนิยามอย่างไร”

(ID6 จิน)

พื้นที่ คือ สถานที่ หรืออะไรก็ตามที่คนกำหนดขึ้นในการใช้ประโยชน์”

(ID9 นัท)

“พื้นที่ หมายถึง พื้นที่ทุกที่ในโลกทั้งที่ว่างและที่ๆ เราใช้ประโยชน์จากมัน ผมแบ่งแยกเป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ กับพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์”

(ID14 เก้า)

“พื้นที่ คือ พื้นที่ที่เราใช้งานมัน ใช้ประโยชน์จากมันซึ่งการจะแยกว่ามันคือพื้นที่แบบไหนขึ้นอยู่กับคนแต่ละคนจะให้คำนิยาม”

(ID18 ลิงห์)

“พื้นที่ คือที่ว่างๆ ที่หนึ่งที่เราใช้งาน ซึ่งจะใช้งานด้วยวัตถุประสงค์ไหนพื้นที่นั้นก็จะพื้นที่ตามแบบที่เราให้ความหมาย”

(ID19 แมว)

1.3 พื้นที่คือพื้นที่ว่าง

พื้นที่ลักษณะนี้ถูกนิยามว่าเป็นพื้นที่ว่าง และพื้นที่ที่คนในสังคมใช้งานร่วมกัน ที่บุคคลในสังคมมาใช้ประโยชน์ร่วมกัน ดังนี้

“พื้นที่คือที่ว่างๆที่เราใช้ชีวิตอยู่ หรือหมายถึงอาณาบริเวณที่ซึ่งคนในสังคมมาใช้ชีวิตอยู่ร่วมกัน เราใช้งานมันในชีวิตประจำวันทุกวัน”

(ID3 กฤต)

“พื้นที่คือที่ว่างที่เราใช้งานมัน โดยทั่วไปมี 2 แบบคือพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ”

(ID4 หลุย)

“พื้นที่ หมายถึง ที่ว่างบนโลกที่เราใช้ชีวิตอยู่ เราสร้างสิ่งต่างๆ บ้านเรือน ถนนหนทาง ออฟฟิศหรืออะไรก็ตามขึ้นมาบนที่ว่างๆ เหล่านั้น”

(ID5 พลอย)

1.4 พื้นที่ที่แบ่งเป็นพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ

พื้นที่ลักษณะนี้คือพื้นที่ที่แบ่งตามการใช้งานของความเป็นพื้นที่ส่วนตัว พื้นที่สาธารณะ พื้นที่ที่ถูกครอบครองและพื้นที่ที่ไม่ถูกครอบครอง รวมถึงพื้นที่ที่มีและไม่มีอาณาเขตด้วย ดังนี้

“พื้นที่ หมายถึงพื้นที่ปลอดภัย พื้นที่ที่ไม่มีใครมายุ่งเหมือนๆ กับพื้นที่ส่วนตัว

(ID7 รัก)

“พื้นที่แบ่งได้เป็น 2 อย่าง คือพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะตามการใช้งาน

(ID10 ยุย)

“พื้นที่ ก็คือสถานที่ที่คนเราใช้ชีวิตอยู่ อยู่บนโลกอาจเป็นพื้นที่ที่มีคนครอบครองหรือไม่ก็ได้พื้นที่บางแห่งอาจมีอาณาเขตที่เด่นชัดแน่นอนแต่บางพื้นที่ก็อาจไม่มีการกำหนดอาณาเขตไว้ก็ได้พื้นที่บางอย่างก็คือพื้นที่ที่เราใช้ร่วมกันกับคนอื่นที่อยู่ในสังคม

(ID12 เปียร์)

“พื้นที่ก็คือ space ซึ่งหมายถึงพื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะ คือมองถึงลักษณะของการใช้สอย

(ID15 แอฟ)

“พื้นที่ คือ ที่ว่างๆ ที่มีขอบเขตแน่ชัด”

(ID17 ทวาน)

“พื้นที่ส่วนตัว กับ พื้นที่สาธารณะ”

(ID20 ก้อง)

1.5 พื้นที่ หมายถึงพื้นที่ในกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัด

พื้นที่ลักษณะนี้เป็นการให้นิยามจากขอบเขตทางพื้นที่กายภาพที่ถูกแบ่งแยกจากการปกครองของรัฐ หรือตามความเคยชินในการขับรถของผู้ขับขี่ยนต์ ดังนี้

“พื้นที่คือที่ว่าง สำหรับผมแบ่งเป็นพื้นที่ในกรุงเทพฯ กับพื้นที่ต่างจังหวัด เพราะมันเห็นได้ชัดเจนมากที่สุด ยิ่งถ้าเป็นเรื่องการขับรถ ถนน ใน กรุงเทพฯ จะมีผลให้คนขับรถมีพฤติกรรมการขับรถแบบหนึ่งในขณะที่ถนน ในต่างจังหวัดก็จะหล່หลอมให้คนขับรถในต่างจังหวัดมีพฤติกรรมในการขับรถอีกแบบหนึ่ง

(ID16 เนม)

จากข้างต้น ทำให้เห็นมุมมองและทัศนคติในภาพกว้างของกรณีศึกษา ซึ่งในการให้ คำนิยามนั้น เห็นได้ว่า การให้ความหมายเกี่ยวกับพื้นที่ทั่วไปแตกต่างกันตามความหมายที่แต่ละคนกำหนด รับรู้ หรือเข้าใจ ซึ่งแตกต่างกับพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะที่การกำหนดความหมายมีความคล้ายคลึงกัน แตกต่างกันบ้างในคำอธิบาย ดังเช่น

“พื้นที่ส่วนตัว คือพื้นที่ที่มีเฉพาะเราคนเดียวเป็นที่ที่เราจะสามารถทำอะไรก็ได้ ส่วนพื้นที่สาธารณะคือทุกหนแห่งที่เราใช้งานทุกวัน”

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ID2 บอล)

CHULALONGKORN UNIVERSITY

พื้นที่ส่วนตัว คือ พื้นที่ที่เรามีสิทธิ์จะทำอะไรก็ได้ตามที่ใจที่ต้องการ มีอิสระเสรี จะเป็นพื้นที่ที่จ่ายเงินซื้อมาเองหรือเป็นพื้นที่ที่มีคนมอบให้มาก็ได้ในขณะที่พื้นที่สาธารณะจะเป็นที่ไม่มีใครเป็นเจ้าของได้อย่างแท้จริง เพราะคนอื่น ๆ มาร่วมใช้ด้วย ดังนั้นจึงไม่สามารถทำตามใจตัวเองได้ต้องเคารพกฎ กติกาในการใช้ร่วมกัน”

(ID8 อัท)

“พื้นที่ส่วนตัวคือพื้นที่ที่เราอยู่คนเดียว เป็นพื้นที่ที่ทำให้เรารู้สึกปลอดภัย
ได้อยู่กับตัวเอง และมีอิสระ เสรีที่จะทำอะไรก็ได้โดยไม่ต้องคอยมาคิดว่าจะ
มีผลกระทบต่อใครหรือไม่ส่วนพื้นที่สาธารณะ ก็คือพื้นที่ทุกแห่งหนที่ไม่ใช่
พื้นที่ส่วนตัวของเราเราต้องใช้มันร่วมกับคนอื่นๆ เราไม่สิทธิ์ในการจะ
อนุญาตให้ใครมาใช้พื้นที่”

(ID11 ธัญญ์)

“พื้นที่ส่วนตัว คือพื้นที่ที่เป็นของเรา ใช้เงินซื้อส่วนพื้นที่สาธารณะ คือ
พื้นที่ที่เราใช้งานร่วมกับคนอื่นเราไม่ได้เสียเงินซื้อ เราไปขอเขาใช้งาน เรา
ก็ต้องเคารพกฎกติกา มารยาทในการใช้พื้นที่นั้นๆ”

(ID18 ลิงห์)

“พื้นที่ส่วนตัว หมายถึงพื้นที่ที่เราครอบครองเป็นเจ้าของเรามีกรรมสิทธิ์
เช่น บ้าน รถ ส่วนพื้นที่สาธารณะก็คือพื้นที่ที่เราไม่มีกรรมสิทธิ์ เราต้องใช้
ร่วมกับผู้อื่น”

(ID3 กฤต)

พื้นที่ส่วนตัวเวลาขับรถก็คือ ในรถของผมพื้นที่สาธารณะ ก็คือ นอกรถ ซึ่งก็
หมายถึงถนน”

CHULALONGKORN UNIVERSITY (ID7 รัก)

จากข้อความข้างต้น แสดงให้เห็นว่าผู้คนส่วนใหญ่มีนิยามต่อพื้นที่ส่วนตัว
และพื้นที่สาธารณะที่คล้ายคลึงกัน แต่มีบางรายที่มีความเห็นเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันความเป็นพื้นที่
สาธารณะและพื้นที่ส่วนตัวไม่สามารถแยกขาดออกจากกันได้ เป็นไปตามช่วงเวลา และการใช้งานของ
บุคคลที่นิยามความหมา

2. การให้ความหมายระหว่างรถยนต์กับพื้นที่

มีการนิยามความหมายระหว่างรถยนต์กับพื้นที่ไว้ สามารถสรุปเป็นตารางที่

14

ตารางที่ 14 การให้ความหมายระหว่าง “รถยนต์” และ “พื้นที่”

ผู้ให้ข้อมูล	ความหมาย	สิ่งที่ควรจะเป็น
ID1	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	เป็นที่ที่จะทำอะไรก็ได้ตามที่ต้องการ ควบคุมได้ด้วยตัวเรา
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	เป็นที่ที่ทุกคนใช้ร่วมกัน
ID2	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	เป็นตัวเองได้เต็มที่ ให้ความรู้สึกสบาย ผ่อนคลาย
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	ต้องระมัดระวัง และทำตามกฎระเบียบ คือ เราต้องรับผิดชอบต่อคนอื่นที่ใช้งานถนนร่วมกับเราอยู่
ID3	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัวของผม แต่พอเราทำงานเข้าแอป Grab รับผู้โดยสาร รถจะเปลี่ยนสถานะเป็นรถสาธารณะทันที
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	ทุกคนใช้ร่วมกัน ฉะนั้นต้องเคารพกฎจราจร ใช้ถนนอย่างมีมารยาท
ID4	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	เราจ่ายเงินซื้อ จึงเป็นสมบัติ เป็นพื้นที่ของผม และเป็นรถส่วนตัวในเวลาที่ใช้รถคนเดียว ไม่มีผู้โดยสาร
	รถเป็นพื้นที่สาธารณะ	Taxi คือรถโดยสารสาธารณะ เมื่อมีผู้โดยสาร มันจะกลายเป็นพื้นที่สาธารณะทันที เพราะเราใช้ร่วมกับผู้อื่น”
ID5	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	เป็นการพาห้องนั่งเล่นเคลื่อนที่ของเราไปยังถนนที่ๆ เป็นสาธารณะ ซึ่งในรถของเราจะทำกิจกรรมอะไรก็เป็นเรื่องของเรา แต่การบังคับพวงมาลัย การควบคุมรถ เป็นเรื่องสำคัญมาก
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	การใช้ถนนร่วมกันต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น
ID6	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	การใช้ทั้งพื้นที่ทั้งสองแบบไปพร้อมๆ กัน ทำให้การทำตามใจตนเองเป็นเรื่องที่ต้องถูกลดทอนลง เพราะต้อง
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	คำนึงถึงส่วนรวมด้วย สิ่งที่เราควรทำคือต้องเคารพกฎ กติกา มารยาท วินัยจราจร และคำนึงถึงความปลอดภัยของคน

ผู้ให้ข้อมูล	ความหมาย	สิ่งที่ควรจะเป็น
		อื่น
ID7	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	การนำพื้นที่ส่วนตัวไปพร้อมกับตัวเราบนพื้นที่สาธารณะ เหมือนเป็นกรอบที่ทำให้ต้องคำนึงถึงเรื่องกฎระเบียบ และความปลอดภัยของผู้อื่นด้วย ทำให้เรามีกรอบจำกัดในการขับรถ มีวินัยในการขับรถมากขึ้น
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	
ID8	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	พื้นที่นี้จะทำอะไรก็ได้ ไม่ว่าจะกินข้าว กินขนม ฟังเพลง หรือทำกิจกรรมใดๆ
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	ควรคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ไม่ควรขับรถตามความต้องการของตัวเองเท่านั้น
ID9	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	รถก็เปรียบเสมือนตัวผม เป็นส่วนหนึ่งของตัวผม ฉะนั้น เวลาอยู่ในรถคนเดียวจะทำอะไรก็ได้ แต่ถ้าหากว่ามีคน ขึ้นมานั่งด้วยในรถ ความเป็นส่วนตัวก็จะสิ้นสุดทันที
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	การใช้พื้นที่ส่วนตัวบนพื้นที่สาธารณะ ต้องใส่ใจต่อผู้อื่นด้วย
ID10	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัวและเป็นพื้นที่สาธารณะ	เป็นในบางเวลา ขึ้นอยู่กับว่าเวลานั้นเราอยากจะใช้งานแบบใด เช่น ถ้าเราต้องการจะเปลี่ยนเสื้อผ้า รถก็จะกลายเป็นพื้นที่ส่วนตัว ถ้าเวลาไหนเราต้องการไปกับเพื่อน ก็จะไม่ใช้พื้นที่ส่วนตัวอีกต่อไป
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	การใช้พื้นที่สาธารณะต้องคำนึงถึงกฎเกณฑ์ในการใช้งาน
ID11	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	ทุกคนใช้ร่วมกัน จึงให้ความรู้สึกของเกื้อกูล ความมีน้ำใจ และการรักษาวินัยการจราจร ดังนั้นการขับรถยนต์ส่วนตัว จึงต้องคำนึงถึงผู้อื่นด้วย
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	
ID12	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	รถเป็นที่ที่ให้มีความสุข ขณะที่เราขับรถนั้นสามารถจะกิจกรรมอะไรก็ได้
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	ต้องระมัดระวัง คำนึงถึงคนใช้ทางร่วมกัน
ID13	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัวและ	ขณะที่อยู่ในพื้นที่ส่วนตัว จะสามารถเป็นตัวของตัวเองได้

ผู้ให้ข้อมูล	ความหมาย	สิ่งที่ควรจะเป็น
	พื้นที่สาธารณะ ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	เต็มที่ และขับรถตามที่ตนเองถนัดและเคยชิน แต่ถ้ามีคน ที่ห่วงใยขึ้นมาในรถ การเปลี่ยนวิธีการขับให้ดีและ ปลอดภัยจะเกิดขึ้น
ID14	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว นอกตัวรถ คือพื้นที่ สาธารณะ	พื้นที่ของเรา จะมีกิจกรรมอะไรก็ได้ตามแต่ความต้องการ ตนเอง การที่ต้องใช้ร่วมกับคนอื่น ควรต้องเคารพกฎ กติกา และ มีมารยาท
ID15	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว นอกตัวรถ คือพื้นที่ สาธารณะ	ขณะที่เราขับรถอยู่ในรถตัวเอง เราจะทำอะไรก็ได้ แต่ต้อง บังคับพวงมาลัยอย่างระมัดระวัง และรับผิดชอบต่อความ ปลอดภัยของคนที่ใช้ทางร่วมกันกับเรา
ID16	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	ในเวลาที่ใช้รถยนต์เราใช้ทั้งพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่ สาธารณะในเวลาเดียวกัน ซึ่งคนในสังคมส่วนใหญ่ให้ ความสำคัญกับเรื่องส่วนตัว สิทธิส่วนตัว มากกว่าเรื่อง สาธารณะ ฉะนั้นจึงไม่ใส่ใจต่อกฎ กติกา มารยาท พฤติกรรมที่ทำในเวลาขับรถจึงเป็นการตอบสนองต่อความ เป็นส่วนตัวและพื้นที่ส่วนตัวของตนเองแทบทั้งสิ้น
ID17	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว นอกตัวรถ คือพื้นที่ สาธารณะ	รถคือสิ่งที่เราจ่ายเงินซื้อมาจึงเป็นที่เฉพาะของเรา ถ้าใน กรณีที่มีคนมานั่งรถกับเรา พื้นที่นั้นๆ ก็ยังคงเป็นพื้นที่ ส่วนตัวอยู่ แต่เราอนุญาตให้มีคนมาแชร์พื้นที่เท่านั้น การใช้พื้นที่ร่วมกับคนอื่น ต้องคำนึงถึงวินัย มารยาทใน การขับรถ และกฎที่ควรปฏิบัติ ความมีจิตสำนึกเป็นสิ่งที่ ควรมีในการขับรถบนถนน
ID18	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	แม้ว่ารถจะเป็นพื้นที่ส่วนตัวที่จ่ายเงินซื้อมา แต่ก็ขับอยู่บน ทางที่เราไม่ได้ซื้อ คือเราขับรถบนถนน ฉะนั้นการเคารพ กฎระเบียบ มีวินัย และมีมารยาทในการใช้พื้นที่ถนน สำคัญ

ผู้ให้ข้อมูล	ความหมาย	สิ่งที่ควรจะเป็น
ID19	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	เป็นที่ที่ทำให้เรามีความเป็นตัวเองมากที่สุดจนทำให้ทุก อณูของพื้นที่ในรถมีความเป็นตัวเราทั้งหมด รถกับเราจึงมี ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	เวลาที่เร ขับรถคือการพาตัวเองไปในที่สาธารณะที่เราต้อง อยู่ร่วมกับคนอื่นที่ใช้พื้นที่นั้น ดังนั้น กฎ กติกา มารยาท เป็นเรื่องสำคัญ
ID20	รถเป็นพื้นที่ส่วนตัว	การขับรถคือ การพาห้องนั่งเล่นส่วนตัวไปในพื้นที่ สาธารณะ ฉะนั้นเวลาที่เร อยู่ในรถเราจะทำกิจกรรมอะไร ก็ได้ทราบเท่าที่ยังสามารถบังคับรถให้ขับไปได้อย่าง ปลอดภัย
	ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ	ต้องมีมารยาทในการขับรถและทำตามกฎจราจรด้วย เพราะเราใช้เส้นทางร่วมกับคนอื่นอยู่ พื้นที่สาธารณะทำ ให้ต้องรู้สึกอยู่เสมอว่าต้องมีการคำนึงถึงคนอื่น

เพื่อที่จะสามารถอธิบายตารางที่ 14 ได้ชัดเจนว่ามีความแตกต่างระหว่าง
ความหมายของรถยนต์กับถนนอย่างไร และผู้ให้ข้อมูลแต่ละรายมีความคิดเห็นอย่างไรต่อพื้นที่เหล่านี้
ผู้วิจัยได้นำเสนอข้อความที่กล่าวโดยผู้ให้ข้อมูล ดังนี้

“ในการขับรถมีพื้นที่ส่วนตัว ก็คือ พื้นที่ในรถยนต์ของผมเป็นที่ที่ผมจะทำ
อะไรก็ได้อย่างที่ใจต้องการและผมควบคุมได้ด้วยตัวผม และพื้นที่สาธารณะ
ก็คือพื้นที่ถนนที่พวกเรา ทุกคนใช้ร่วมกัน”

(ID1 นาง)

“ในเวลาขับรถ คือเวลาขับรถคนเดียว เราเป็นตัวเราเองเราก็จะมีความรู้สึกสบายๆ เวลาขับรถ เป็นเวลาที่ผมปล่อยอารมณ์หรือผ่อนคลายที่สุด แม้ว่ารถข้างหน้าจะติดแต่ถนนที่เราใช้งานเป็นพื้นที่สาธารณะ ทำให้ต้องระมัดระวังและทำตามกฎระเบียบ คือ เราต้องรับผิดชอบต่อคนอื่นที่ใช้งานถนนร่วมกับเราอยู่ เหมือนเป็นการสร้างกรอบบางๆ กับการขับรถของเราว่าต้องมีมารยาท ต้องมีวินัยในการขับรถ”

(ID2 บอล)

“ถนนคือพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนใช้ร่วมกัน ฉะนั้นต้องเคารพกฎจราจรใช้ถนนอย่างมีมารยาท คิดถึงใจเขาใจเราด้วย ผมคิดว่ารถเป็นพื้นที่ส่วนตัว แต่พอเปลี่ยนโหมดเป็น Grab รับผู้โดยสารขึ้นมา รถผมก็จะเปลี่ยนสถานะเป็นรถสาธารณะทันทีโหมดทำงานจะทำให้ยิ่งใส่ใจในทุกการกระทำและการขับรถของผมเพื่อป้องกันความผิดพลาดที่อาจจะเกิดขึ้น”

(ID3 กฤต)

“ผมขับรถ taxi ซึ่งกฎหมายบัญญัติว่ารถ Taxi คือรถโดยสารสาธารณะแต่ผมจ่ายเงินซื้อมาจึงเป็นสมบัติ เป็นพื้นที่ของผม เป็นรถส่วนตัวของผม เวลาที่ผมขับรถคนเดียว แต่พอมีผู้โดยสารขึ้นมามันจะกลายเป็นพื้นที่สาธารณะทันที เพราะเราใช้ร่วมกับผู้อื่น”

CHULALONGKORN UNIVERSITY (ID4 หลุย)

“การขับรถยนต์ส่วนตัวก็เหมือนการพาห้องนั่งเล่นเคลื่อนที่ของเราไปยังถนนที่ๆ เป็นสาธารณะ ซึ่งในรถของเราจะทำกิจกรรมอะไรก็เป็นเรื่องของเรา แต่การบังคับพวงมาลัย การควบคุมรถ เป็นเรื่องสำคัญเมื่อเราใช้ถนนที่เป็นทางสาธารณะก็ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของคนอื่นด้วย”

(ID5 พลอย)

“รถคือพื้นที่ส่วนตัว ถนนคือพื้นที่สาธารณะดังนั้นการใช้ทั้งพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะไปพร้อมๆ กัน ต้องคำนึงถึงส่วนรวมด้วยการขับรถในที่สาธารณะคือการที่ต้องเคารพกฎ กติกา มารยาท วินัยจราจร และคำนึงถึงความปลอดภัยของคนอื่นด้วย”

(ID6 จัน)

“การขับรถคือการพาพื้นที่ส่วนตัวเราไปด้วยบนพื้นที่สาธารณะด้วยความที่ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะจะเหมือนมีกรอบกติกา กฎระเบียบ ต้องมีการจำกัดในการขับรถ มีวินัยในการขับรถมากขึ้น”

(ID7 รั๊ก)

“รถของผมคือพื้นที่ส่วนตัวของผมแต่ถนนคือพื้นที่สาธารณะที่เราใช้ร่วมกับรถคันอื่น จึงควรต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนคันอื่นด้วยจะขับช้าแบบไม่มีลิมิตเลยก็คงไม่สามารถทำได้”

(ID8 อัท)

“รถก็เปรียบเสมือนตัวผม เป็นส่วนหนึ่งของตัวผมแต่ถ้าหากว่ามีคนขึ้นมาขี่ด้วยในรถ ความเป็นส่วนตัวจะสิ้นสุดทันทีส่วนพื้นที่สาธารณะคงเปรียบได้กับถนนเพราะเป็นพื้นที่ที่ทุกคนใช้ด้วยกันพุดง่ายๆ คือ สำหรับคนขับรถยนต์ ก็คือ การใช้พื้นที่ส่วนตัวบนพื้นที่สาธารณะ”

(ID9 นัท)

“บางเวลารถก็เป็นพื้นที่ส่วนตัว ขึ้นอยู่กับว่าเวลานั้นเราอยากจะให้มี function การใช้งานแบบไหนส่วนถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ ที่ต้องคำนึงถึงกฎเกณฑ์”

(ID10 ยู้ย)

“ถนนคือพื้นที่สาธารณะ เพราะทุกคนใช้ร่วมกันฉะนั้นมันจะมี sense ของ ความเกื้อกูล ความมีน้ำใจ และการรักษาวินัยการจราจรที่ควรกระทำอยู่”

(ID11 ฉัญญ์)

“รถก็เป็นพื้นที่ส่วนตัวเรา เป็นที่ที่ทำให้เรามีความสุขการที่เราขับรถของเรา ไปยังถนนที่เป็นพื้นที่สาธารณะต้องมีความระมัดระวัง คำนึงถึงคนใช้ทาง ร่วมกันด้วย”

(ID12 เปียร์)

“เวลาเราอยู่ในพื้นที่ส่วนตัว เราผ่อนคลาย เราเป็นตัวของตัวเองเราก็จะขับรถแบบที่เราถนัดและเคยชิน ถ้ามีความรู้สึกว่ามีใครมาขัดขวางและทำให้ ช่วงเวลาที่เราผ่อนคลายสบายใจหยุดลงด้วยพฤติกรรมขับรถแยๆเราจะ รู้สึกโกรธขึ้นมา แล้วยิ่งถ้าทำให้รถเราถูกชนเสียหายความโกรธนั้นจะยิ่งทวี ขึ้นอีกหลายเท่า แล้วถ้ารถเราอยู่ในโหมดของความเป็นสาธารณะ เรามีคนที่ เราห่วงใย เราก็จะเปลี่ยนวิธีการขับให้ดีขึ้น”

(ID13 ออม)

“รถพื้นที่ส่วนตัว ส่วนนอกตัวรถ คือพื้นที่สาธารณะเราต้องใช้ร่วมกับคนอื่น ฉะนั้นต้องเคารพกฎกติกา มีมารยาทจึงจะสามารถใช้พื้นที่ร่วมกันนั้นได้ อย่างเป็นปกติสุข”

(ID14 เก้า)

“รถหรือในรถคือพื้นที่ส่วนตัวของคนขับรถแต่ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนใช้ร่วมกันฉะนั้นถ้านอกจากตัวรถไปแล้วก็กลายเป็นพื้นที่สาธารณะ”

(ID15 แอฟ)

“พื้นที่ส่วนตัวก็คือ รถ ของเรา ส่วนพื้นที่สาธารณะก็คือพื้นที่ถนน ฉะนั้นใน เวลาที่ขับรถยนต์เราจึงใช้พื้นที่ทั้ง 2 แบบไปพร้อมๆ กัน ”

(ID16 เนม)

“ในขณะที่ขับรถพื้นที่ส่วนตัวก็คือในรถ เราจ่ายเงินซื้อมาก็ต้องเป็นที่เฉพาะของเรา ส่วนพื้นที่นอกรถคือพื้นที่สาธารณะเพราะต้องใช้ร่วมกับคนอื่น ทำให้เราต้องคำนึงถึงวินัยมารยาทในการขับรถ และกฎที่ควรปฏิบัติ ความเป็นจิตสำนึก”

(ID17 หวาน)

“การขับรถ รถเป็นพื้นที่ส่วนตัวของเรา เราจ่ายเงินซื้อมาแต่เราก็ขับรถอยู่บนทางที่เราไม่ได้ซื้อ เพราะขับบนถนนถนนก็คือพื้นที่สาธารณะฉะนั้นเราก็ต้องเคารพกฎระเบียบวินัย และมีมารยาทในการใช้พื้นที่ถนน”

(ID18 ลิงห์)

“พื้นที่ในรถคือพื้นที่ส่วนตัว เราปลดปล่อยความเป็นตัวเองกับมันจนทำให้ทุกอนุของพื้นที่ในรถมีความเป็นตัวเราทั้งหมดรถกับเราจึงมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เวลาที่เราขับรถ จึงเหมือนการเอาตัวเองไปบนถนนที่เป็นพื้นที่สาธารณะการพาตัวเองไปในที่สาธารณะ ก็คือการทำที่ต้องอยู่ร่วมกับคนอื่นที่ใช้พื้นที่นั้น กฎ กติกา มารยาทเป็นเรื่องสำคัญ”

(ID19 แมว)

“พื้นที่ในรถ ก็คือ พื้นที่ส่วนตัวของเรา แต่ถนนคือพื้นที่สาธารณะดังนั้นการขับรถก็คือ การพาห้องนั่งเล่นส่วนตัวไปในพื้นที่สาธารณะฉะนั้นต้องมีมารยาทในการขับรถและทำตามกฎจราจรด้วยพื้นที่สาธารณะมันทำให้เราต้องคำนึงมันต้องมีการคำนึงถึงคนอื่นด้วย”

(ID20 ก้อง)

จากคำตอบในประเด็นพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่ส่วนตัวของกรณีศึกษา แสดงให้เห็นว่า ทุกคนมีมุมมองว่า “รถยนต์” เป็นพื้นที่ส่วนตัว ที่ขับเคลื่อนบน “ถนน” ที่เป็นพื้นที่สาธารณะ ดังนั้นจึงเป็นการใช้พื้นที่ทั้งสองแบบในเวลาเดียวกัน และความเป็นพื้นที่สาธารณะได้ช่วยกำหนดกรอบเชิงความคิดในการขับรถยนต์ของพวกเขาด้วย ซึ่งกรอบดังกล่าวมีผลต่อการขับรถยนต์ เพราะทำให้รู้สึกว่าคุณเองมีหน้าที่รับผิดชอบต่อผู้ร่วมทาง กล่าวคือ ต้องปฏิบัติตามกฎ

จราจร มีวินัยในการใช้รถใช้ถนน และคำนึงถึงความปลอดภัยทั้งของตนเองและของผู้อื่น และด้วยแนวความคิดนี้เองที่มีผลต่อความโกรธในเวลาที่ใช้รถใช้ถนน ซึ่งบุคคลที่ทำให้โกรธจะสร้างความรู้สึกไม่ปลอดภัยให้เกิดขึ้น และมีพฤติกรรมจรรยาบรรณที่ตรงกันข้ามกับสิ่งที่ควรจะเป็นกับกรอบความคิดของการใช้พื้นที่สาธารณะดังกล่าวที่พูดถึงสภาพการจราจรอันเกิดจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ได้แก่

“ทุกเช้าที่คนเร่งรีบไปทำงาน ก็จะมีความเห็นแก่ตัวเพื่อที่จะไปให้ถึงจุดหมายทันเวลา ฉะนั้นจึงเห็นการขอทางแล้วไม่ให้ทางกันบ่อยๆ บางครั้งถึงขั้นเปิดกระจกมาด่าทอกัน บางครั้งผู้ขับขี่รถคันหนึ่งไม่ให้ทางแล้วผู้ขับขี่รถคันคู่กรณีเกิดโมโห ขับปาดหน้าจนรถชนกันเลยก็มี ถนนที่เป็นที่ใช้ร่วมกันซึ่งรถติดอยู่แล้วก็ยิ่งเป็นอัมพาตมากขึ้น”

(ID1 นาง)

“ด้วยความที่รถติดมาก แล้วทุกคนมีภาระ ทำให้คนแต่ละคนทำทุกวิธีให้ตัวเองไปถึงจุดหมายให้เร็วที่สุด การแทรกเลนแม้มีที่เหลือเพียงน้อยนิดจึงมีตลอดเวลาแทรกแบบไม่เปิดไฟเลี้ยวจนทำให้ต้องเบรคหัวทิ่มกันบ่อยๆ”

(ID3 กฤต)

“คนขับรถทุกคนต้องพยายามช่วงชิงพื้นที่ถนนในทุกเส้นทางที่เราขับไป ไม่เช่นนั้นจะเข้างานสาย กลับถึงบ้านช้า เปลี่ยนเลน ปาดซ้ายปาดขวากันจึงมีตลอดเวลา อุบัติเหตุส่วนมากที่เคยเห็นก็มักจะรถชนกัน คนเลือกที่จะเห็นแก่ตัวมากกว่าคำนึงถึงปลอดภัย”

(ID5 พลอย)

“คนกรุงเทพฯ ขับรถแบบไม่สนใจกฎจราจร คิดอยากจะแทรกก็แทรกในเลนไม่เปิดไฟเลี้ยว บางคนเปิดไฟเลี้ยวแต่เปิดระยะสั้นมากบางคนก็เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวแบบกระชั้นชิดมากแล้วก็เข้าเลยถ้าเราไม่ให้เข้ามาในเลน ก็จะไม่พอใจแล้วแสดงออกด้วยการปาดซ้ายปาดขวาแกล้งเบรกลั่นๆ เหตุทะเลาะกันบนถนนจึงเกิดขึ้นได้บ่อยเพราะคนไม่เคารพ ในการใช้พื้นที่ร่วมกัน”

(ID16 เนม)

นอกจากมุมมองดังกล่าว ผู้ขับขี่รถยนต์เกือบทุกคนมีมุมมองต่อประเด็นคำถามที่ว่า พื้นที่ที่มีผลต่อความโกรธในขณะขับขี่หรือไม่ โดยสรุปสามารถแจกแจงเป็นตารางที่ 15 ซึ่งแสดงคำตอบว่าพื้นที่ที่มีผลต่อความโกรธในขณะขับขี่หรือไม่ได้ ดังนี้

ตารางที่ 15 แสดงคำตอบว่าพื้นที่ที่มีผลต่อความโกรธในขณะขับขี่หรือไม่

กรณีศึกษา	พื้นที่ที่มีผลต่อความโกรธขณะขับรถ		พื้นที่ลักษณะใด/อย่างไร
	มี	ไม่มี	
ID1	✓		ถนนที่รถติด และถนนที่ไม่สมประกอบมีผลมาก รวมถึงการแย่งกันใช้พื้นที่ถนน
ID2	✓		รถติด ทำให้คนเครียด หงุดหงิดสะสม และทำให้เกิดความเห็นแก่ตัวอยู่พื้นที่ส่วนตัวในรถแค่ทำให้เรารู้สึกเป็นอิสระ ให้ผลในทางความรู้สึก แต่พื้นที่สาธารณะมีผลต่อความคาดหวังของคนขับขี่รถทุกคนว่า คนขับควรจะรู้ว่าต้องคำนึงถึงความปลอดภัย
ID3	✓		ถนนคือพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนใช้ร่วมกัน ฉะนั้นต้องเคารพกฎจราจร ใช้ถนนอย่างมีมารยาท มิใช่จะขับแบบใดก็ได้
ID4	✓		ความรู้สึกของความเป็นพื้นที่สาธารณะมีผลคือเมื่อเราใช้ถนนร่วมกับคนอื่น เราย่อมคาดหวังความมีมารยาทจากคนที่ใช้ถนนร่วมกัน
ID5	✓		เมื่ออยู่บนที่สาธารณะ ควรที่จะต้องขับรถระมัดระวัง คำนึงถึงความปลอดภัยของคนอื่นและไม่ล้ำเส้นคนอื่น
ID6	✓		ถนนเป็นที่ใช้ร่วมกันของคนทุกคน การขับแบบเห็นแก่ตัว การไม่

กรณีศึกษา	พื้นที่มีผลต่อความโกรธขณะขับรถ		พื้นที่ลักษณะใด/อย่างไร
	มี	ไม่มี	
			เคารพกฎจราจร การไม่มีมารยาทในการขับรถก็คือสิ่งที่ไม่พึงประสงค์และไม่ควรกระทำ
ID7		✓	ไม่มีผลต่ออารมณ์โกรธ แต่อาจจะทำให้หงุดหงิด และเสียงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้
ID8	✓		เมื่อมีความเป็นพื้นที่สาธารณะ ทุกคนจะคาดหวังการขับรถตามกฎจราจร
			สภาพถนน คือ ถ้าถนนโล่ง มีจำนวนหลายเลน คนก็จะขับรถเร็ว ทำเวลาได้ แต่ถ้าถนนมีรถเยอะทำเวลาได้ยาก ทุกคนก็พร้อมที่จะแสดงความเห็นแก่ตัว
ID9	✓		ถนนที่รถติดมากๆ จะทำให้คนขับรถต้องพยายามหาทางที่ทำให้ตัวเองไปได้ไว ซึ่งอาจจะทำให้เกิดการขัดจังหวะหรือทำให้รถคันอื่นเสียจังหวะหรืออาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย
			ความเป็นพื้นที่สาธารณะ ทำให้นึกถึงความมีน้ำใจ ความมีมารยาทในการขับรถ และความปลอดภัยบนถนน
ID10	✓		อาจจะมียผลบ้าง แต่ไม่เทียบเท่ากับสถานการณ์ที่เกิดจากพฤติกรรม การขับรถที่ไม่ดีของตัวบุคคล
			พื้นที่สาธารณะ ทำให้เราต้องคำนึงถึงคนอื่นที่ใช้พื้นที่ร่วมกับเรา ต้องคำนึงความปลอดภัยของผู้อื่น และไม่ทำให้คนอื่นเดือดร้อน
ID11	✓		ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ จะมีผลต่อการเกิดอารมณ์ของคนขับรถ เพราะมีผู้ร่วมทาง และถ้ามองเรื่องพื้นที่ทางกายภาพ ถนนที่มีลักษณะเป็นคอคอด ก็จะทำให้เกิดการพยายามเบียดแทรกกันเข้าไปจนอาจทำให้เกิดการเฉี่ยวชน หรือเกิดความโกรธได้
ID12	✓		ขึ้นอยู่กับว่าคนขับรถตระหนักถึงคำว่าพื้นที่สาธารณะมากน้อยเพียงใด ถ้าไม่ได้ตระหนักเลยทำยังไงก็ได้ที่ให้อันไปได้ไว และไม่จำเป็นต้องห่วงเรื่องความปลอดภัยบนถนนของคนอื่น
ID13	✓		เวลาเราอยู่ในพื้นที่ส่วนตัว เราก็ขับรถแบบที่เราถนัดและเคยชิน ถ้ามี

กรณีศึกษา	พื้นที่มีผลต่อความโกรธขณะขับรถ		พื้นที่ลักษณะใด/อย่างไร
	มี	ไม่มี	
			ความรู้สึกว่าใครมาขัดขวางและทำให้ช่วงเวลาที่เร่าผ่อนคลายสบายใจหยุดลงด้วยพฤติกรรมการขับรถแย่ๆ เราจะรู้สึกโกรธขึ้นมา แล้วยิ่งถ้าทำให้รถเราถูกชนเสียหาย ความโกรธนั้นจะยิ่งทวีขึ้นอีก
ID14	✓		สิ่งที่มีผลต่อความโกรธเป็นผลพวงมาจากการปฏิบัติ หรือมารยาทในการขับรถ ซึ่งเป็นปลายทาง ต้นทางคือ รถติด ถนนมีช่องทาง การจราจรน้อย ทำความเร็วไม่ได้ ในขณะที่ทุกคนรีบ อีกอย่างคือคนทุกคนมองถึงแต่ประเด็นที่เกี่ยวกับตัวเอง มองเฉพาะการขับรถของตัวเองจนไม่สนใจว่าคนอื่นจะเดือดร้อนหรือไม่ คือลืมนึกเรื่องความเป็นพื้นที่สาธารณะที่ต้องเคารพกติกา
ID15	✓		สภาพทางกายภาพที่มีช่องจราจรน้อย มีน้ำท่วม มีรถติด ย่อมทำให้เกิดความหงุดหงิดสำหรับคนขับรถ แล้วยังทำให้การขับรถต้องแปรเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ด้วย การขับรถในพื้นที่สาธารณะ ต้องบังคับพวงมาลัยอย่างระมัดระวัง และรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของคนที่ใช้ทางร่วมกัน
ID16	✓		การขับรถแบบคนต่างจังหวัดกับกรุงเทพฯ ที่มีพื้นที่ทางกายภาพต่างกัน ทำให้มีนิสัยการขับรถแตกต่างกัน ซึ่งสร้างความโกรธในแบบที่ต่างกัน คือ คนในพื้นที่กรุงเทพฯ จะตอบสนองต่อเรื่องความเป็นส่วนตัวและพื้นที่ส่วนตัวจนทำให้ผู้อื่นได้รับผลกระทบ และสร้างความไม่พอใจ
ID17	✓		การเป็นพื้นที่สาธารณะ ทำให้เราต้องคำนึงถึงวินัย มารยาทในการขับรถ และกฎที่ควรปฏิบัติ ความมีจิตสำนึกเป็นสิ่งที่ควรมีในการขับรถยนต์
ID18	✓		สภาพแวดล้อมทั้งที่เป็นสภาพถนน ปริมาณรถที่หนาแน่น และสถานการณ์การขับรถของคนบนถนนมีผลต่อวิธีการขับรถของคนและขึ้นอยู่กับตัวบุคคล ขึ้นอยู่กับการเรียนรู้การขับรถของบุคคลนั้นๆ หากอยู่ในสภาพพื้นที่เดียวกัน ก็ไม่ได้หมายความว่าทุกคนจะขับรถแย่หรือดีเหมือนกัน

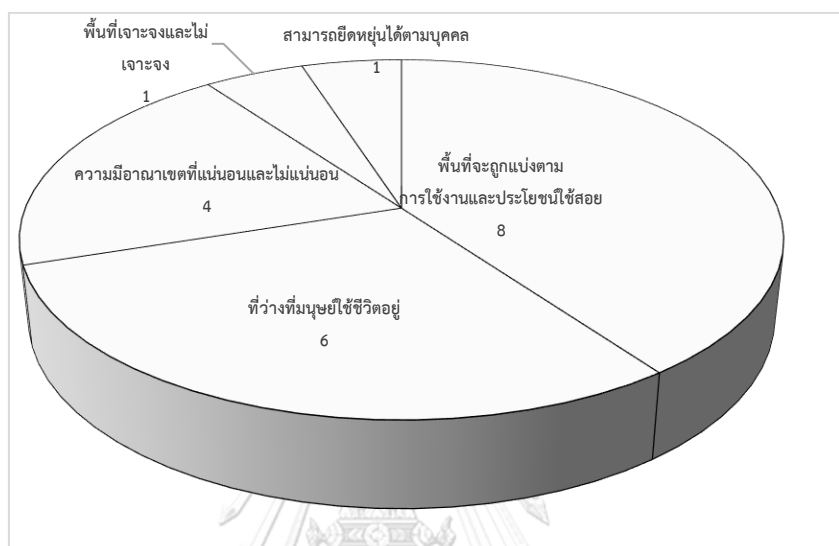
กรณีศึกษา	พื้นที่มีผลต่อความโกรธขณะขับรถ		พื้นที่ลักษณะใด/อย่างไร
	มี	ไม่มี	
ID19	✓		ความเป็นพื้นที่สาธารณะมีผลต่อความโกรธ เพราะทุกคนต้องรู้ว่ามีการกฏเกณฑ์ กติกาในการอยู่ร่วมกัน มันถึงจะอยู่ร่วมกันได้ ซึ่งถ้ามีคนใดคนหนึ่งไม่ปฏิบัติตามก็ย่อมจะมีผลกระทบกับคนอื่นได้
ID20	✓		รถติดมากๆ ทำให้คนเครียดสะสม ช่องการจราจรที่ถูกบีบเหลือน้อย ทำให้ต้องแทรกเลนกันอยู่เป็นระยะๆ เป็นอุปสรรคในการขับรถอีกแบบหนึ่ง ซึ่งทำให้รถติดเพิ่มมากขึ้นด้วย ยิ่งเส้นทางหรือถนนเป็นแบบนี้หลายช่วง คนก็ยิ่งต้องโฟกัสกับการขับรถเพื่อให้ตัวเองไปได้ไวที่สุด ฉะนั้นคนที่ขับรถในเส้นทางจราจรแบบนี้ จะทำให้คนขับรถแบบเห็นแก่ตัว ไม่ค่อยมีน้ำใจ และไม่คำนึงถึงมารยาทในการขับรถ
			Sense ของคำว่าพื้นที่สาธารณะมีผลต่อพฤติกรรมกรรมการขับรถในสิ่งที่ควรจะทำ ซึ่งถ้ามีคนใดคนหนึ่งบนถนนไม่ทำ มันจะมีผลกระทบกับผู้อื่นทางตรง โดยมันอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือเกิดความไม่พอใจจนกลายเป็นการโต้เถียงหรือทะเลาะกันได้

จากตารางที่ 15 คำตอบของกรณีศึกษาเกี่ยวกับประเด็นพื้นที่มีผลต่อความโกรธของผู้ขับขี่จำนวน 19 คน มีความคิดเห็นว่า พื้นที่มีผลอย่างแน่นอน ซึ่งพื้นที่ประเภทพื้นที่สาธารณะมีผลสูงสุดต่ออารมณ์ เนื่องด้วยพื้นที่ชนิดดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับความรู้สึก การคาดหวังร่วมกันในการชิงพื้นที่อย่างมีกติกา รักษากฎจราจร คำนึงถึงมารยาท และคำนึงถึงส่วนรวม ซึ่งหากมีผู้ขับขี่รายใดฝ่าฝืนต่อการกระทำดังนี้ ก็จะตีความได้ว่า ขับรถแบบเห็นแก่ตัว และมีพฤติกรรมที่ตรงกันข้ามกับความคาดหวัง นอกจากนี้พื้นที่ทางกายภาพก็มีผลต่ออารมณ์ด้วยเช่นกัน กล่าวคือ พื้นที่ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น พื้นที่ที่มีอุปสรรคในการขับขี่ เช่น พื้นที่เป็นหลุม พื้นที่ที่มีสิ่งกีดขวาง เป็นต้น และพื้นที่ที่มีการจัดการจราจรไม่ดีจะมีผลต่อการสะสมความหงุดหงิดของผู้ขับขี่ จนกระทั่งหากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ขึ้น ความเครียดสะสมนั้นก็จะสามารถแสดงออกได้ในทันที คล้ายๆ กับการระเบิดอารมณ์จากความเครียดสะสม อย่างไรก็ตามมีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 1 คนที่คิดว่าพื้นที่ไม่น่าจะมีผลต่อ

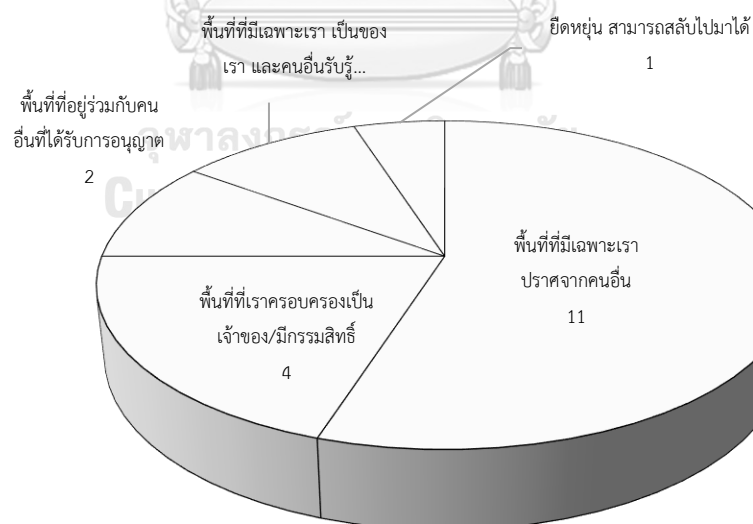
การเกิดอารมณ์ของคนขับรถยนต์ สิ่งที่น่าจะมีผลคือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นด้านหน้ามากกว่า ซึ่งการนิยามความหมายสามารถจำแนกเป็นลักษณะใหญ่ๆ ของอรรถบทด้านพื้นที่ ดังนี้

แผนภาพที่ 6 การนิยามความหมายของพื้นที่ พื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะ

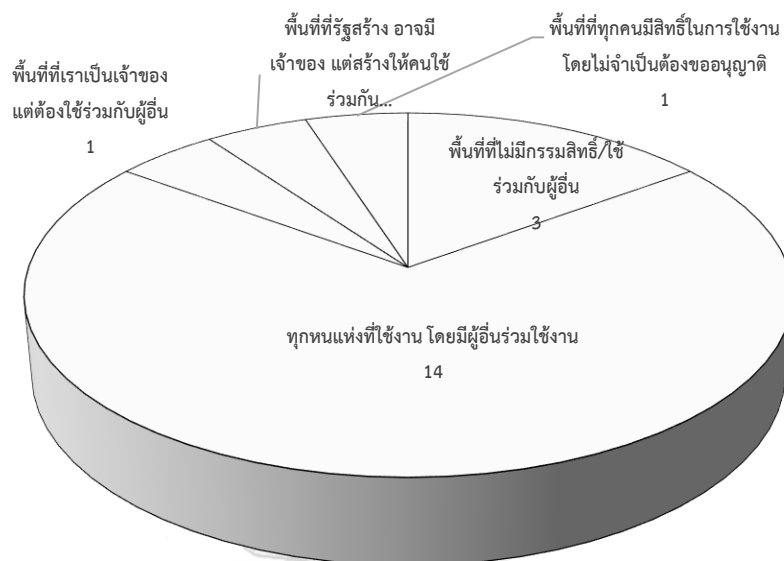
ความหมายของพื้นที่



ความหมายของพื้นที่ส่วนตัว



ความหมายของพื้นที่สาธารณะ



แผนภาพที่ 6 บ่งชี้ว่า บุคคลมีมุมมองต่อความหมายของพื้นที่ พื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะโดยมีประเด็นร่วมกัน คือ พื้นที่ที่ใช้สอยหรือพื้นที่ใช้งานร่วมกัน และพื้นที่ในแต่ละรูปแบบไม่จำเป็นต้องมีนิยามเฉพาะ สามารถยืดหยุ่นสลับไปมาระหว่างพื้นที่ที่ว่างเปล่า พื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะ เพราะพื้นที่ควรมีความสำคัญกับบุคคลที่ใช้งาน เป็นไปตามช่วงเวลา และการให้ความหมายของแต่ละบุคคล นอกจากนี้การที่ผู้خبรยยนต์นิยามความหมายของรถยนต์สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของพื้นที่ โดยจำนวน 18 คน นิยามว่า “รถยนต์เป็นพื้นที่ส่วนตัว ส่วนนอกตัวรถ และถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ” และจำนวน 2 คน ให้นิยามว่า “รถยนต์เป็นได้ทั้งพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ ในขณะที่ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะเพียงอย่างเดียว” ซึ่งการให้คำนิยามในประเด็นนี้มีผลต่อมุมมองในการใช้พื้นที่ของผู้خبรยยนต์ด้วย กล่าวคือ ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนสามารถใช้งานร่วมกันได้ ดังนั้นผู้خبรยยนต์จึงให้ความสำคัญต่อการเคารพกฎจราจร กติกา มารยาทในการخبรยยนต์เพื่อไม่ให้ไม่เกิดปัญหาจากการใช้ถนนร่วมกัน

3. ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่กับความโกรธ

กรณีศึกษามีมุมมองต่อพื้นที่และกล่าวถึงการที่จำแนกเป็นประเภทของพื้นที่ซึ่งสรุปได้เป็น พื้นที่เชิงกายภาพ พื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะ ซึ่งประเภทของพื้นที่ที่มีผลกระทบที่ทำให้ผู้خبรยยนต์เกิดความโกรธ โดยสรุปได้ดังตารางที่ 16 แสดงประเภทของพื้นที่และผลกระทบที่ทำให้ผู้خبรยยนต์เกิดความโกรธ

ตารางที่ 16 แสดงประเภทของพื้นที่และผลกระทบที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์เกิดความโกรธ

พื้นที่กายภาพ	พื้นที่ส่วนตัว	พื้นที่สาธารณะ
สภาพถนน ปริมาณรถที่หนาแน่น มีผลต่อความเครียด	ถูกขัดขวาง และทำลายช่วงเวลาแห่งความสุข	คาดหวังให้เคารพกฎกติกา ด้านการจราจร
พื้นที่ไม่สมบูรณ์มีผลต่อความหงุดหงิด เครียดสะสม		คาดหวังให้คำนึงถึงความปลอดภัยเพื่อนร่วมทาง
ช่องการจราจรที่ถูกบีบเหลือน้อยเป็นอุปสรรค		คาดหวังความมีมารยาท
ช่องทางการจราจรน้อย ทำความเร็วไม่ได้ ทำให้หงุดหงิด		คาดหวังน้ำใจ และไม่เห็นแก่ตัว

ในตารางที่ 16 แสดงให้เห็นมุมมองของพื้นที่ที่มีผลต่อความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ โดยที่เกือบทั้งหมดมองว่าพื้นที่ที่มีผลต่อความโกรธ และการแสดงความโกรธ โดยเฉพาะ “พื้นที่สาธารณะ” เพราะพื้นที่สาธารณะมีความเกี่ยวข้องกับความรู้สึก การคาดหวังร่วมกันในเชิงพื้นที่อย่างมีกติกา การรักษากฎจราจร การคำนึงถึงมารยาท และการคำนึงถึงส่วนรวม หากผู้ขับขี่รถยนต์รายใดฝ่าฝืน ไม่กระทำดังนี้ ก็สามารถตีความได้ว่า บุคคลนั้นขับรถแบบเห็นแก่ตัว และมีพฤติกรรมที่ตรงกันข้ามกับความคาดหวังของคนในสังคม โดยที่พื้นที่ทางกายภาพ”ยังมีผลต่ออารมณ์โกรธด้วย เพราะ พื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น พื้นที่เป็นหลุม พื้นที่ที่มีสิ่งกีดขวาง และพื้นที่ที่มีการจัดการจราจรไม่ดี เป็นพื้นที่ที่สามารถสะสมความหงุดหงิด ความเครียดที่พร้อมจะปะทุขึ้นทันทีคล้ายๆ กับการระเบิดอารมณ์จากความเครียดสะสม ในขณะที่ “พื้นที่ส่วนตัว” มีผลต่อความโกรธเพียงเล็กน้อยในแง่ที่ทำให้รู้สึก ถูกขัดขวาง หรือทำลายเวลาแห่งความสุขลง อย่างไรก็ตาม กรณีศึกษาเพียงหนึ่งคนที่มองว่าพื้นที่ที่ไม่มีผลต่อการเกิดอารมณ์โกรธของคนขับขี่รถยนต์ สิ่งที่มีผลต่ออารมณ์โกรธ น่าจะเกิดจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้ามากกว่า

ดังนั้น สถานการณ์เฉพาะหน้าในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์บนถนนจึงมีความสัมพันธ์โดยตรงกับความโกรธ และการแสดงออกถึงความโกรธ ซึ่งพฤติกรรมที่แสดงออกนั้นเชื่อมโยงกับตัวตนของผู้ขับขี่รถยนต์ด้วย ยิ่งไปกว่านั้นมุมมองเชิงพื้นที่ที่ได้ประกอบสร้างขึ้นจากผู้ขับ

รถยนต์แต่ละบุคคลยังมีผลต่อการหล่อหลอมตัวตนของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีว่าที่มีผลต่อการแสดงความรู้สึกที่เกิดขึ้นบนถนนด้วย

4.2.2.5 การเกิดอุบัติเหตุ

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก การสังเกตการณ์ในขณะขับขี่รถยนต์ รวมถึงการสังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ พบว่า ข้อมูลในส่วนของอารมณ์ ตัวตน รวมถึงมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์มีความสัมพันธ์กัน แต่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ความโกรธอาจไม่ใช่ประเด็นสำคัญ เพราะสิ่งที่เกี่ยวข้องจริงๆ เป็นเรื่องสถานการณ์ตรงหน้าที่เกิดขึ้น และเกิดจากพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ในพื้นที่สาธารณะที่แสดงให้เห็นถึงความเห็นแก่ตัว จนกระทั่งส่งผลต่อความเดือดร้อนของผู้อื่นมากกว่า แต่พฤติกรรมเหล่านี้มักจะทำให้เกิดอุบัติเหตุในระดับเฉียดฉิว โดยที่ไม่มีคนบาดเจ็บ หรือบาดเจ็บเล็กน้อยเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากพฤติกรรมการขับประมาทที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง ทั้งนี้พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ที่สามารถจะทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ในอัตราที่ 5 ซึ่งเป็นประเด็นด้านอุบัติเหตุ จึงประกอบด้วยอัตราที่น้อยจำนวน 3 อัตรา ดังนี้

1. พฤติกรรมการขับขี่ที่หยาบ และเว้นช่องว่างระหว่างคันน้อย

การขับขี่ในลักษณะเกิดขึ้นเป็นปกติในการขับขี่ทุกพื้นที่ในกรุงเทพฯ ซึ่งทุกคนมีการใช้ชีวิตที่เร่งรีบอยู่แล้ว ดังนั้นทุกคนจึงพยายามที่จะแย่งชิงพื้นที่ หรือกระทำการใดก็ได้ เพื่อให้ตนเองไปถึงจุดหมายได้ไว ดังจะเห็นได้จากการพยายามขับขี่ที่หยาบ หรือเว้นช่องว่างระหว่างคันขณะที่รถหยุดน้อยกว่า 60 เมตรตามที่กฎหมายกำหนด เพราะเกรงว่าจะมีรถคันอื่นมาแทรกรถของตน ซึ่งผลของการขับขี่เช่นนี้ก็คือการชนท้ายกัน ซึ่งเป็นอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อย แต่ก็ส่งผลกระทบต่อ การจราจรบนถนน และทำให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีผลโดยตรงต่อความเดือดร้อนของผู้ที่ใช้ถนนและเส้นทางร่วมกัน



รูปภาพที่ 1 ภาพการชนท้ายจากการขับจี้ท้ายของผู้ให้ข้อมูล ID 13 บริเวณทางแยกไปรัษฎบุรี



รูปภาพที่ 2 ภาพการชนท้ายจากการขับจี้ท้าย ของผู้ให้ข้อมูล ID 3 บริเวณถนนศรีนครินทร์

รูปภาพที่ 3 ภาพการชนท้ายจากการขับจี้ท้าย ของผู้ให้ข้อมูล ID 1 บริเวณถนนงามวงศ์วาน

2. พฤติกรรมการเบียด แทรก เข้ามาในช่องการจราจร

การขับรถในลักษณะนี้ หมายความว่ารวมถึงการไม่ต่อคิว และการแทรกเข้ามาในช่องการจราจรโดยไม่ให้สัญญาณ ซึ่งพบเห็นได้ตลอดเวลาที่ขับรถยนต์บนถนนจากลักษณะนิสัยของคนที่ใช้ชีวิตในพื้นที่ที่มีความเร่งด่วน และต้องแก่งแย่งแข่งขันกัน อุบัติเหตุในลักษณะนี้ มักจะไม่รุนแรงถ้าเป็นกรณีของการที่รถยนต์ชนกับรถยนต์ แต่จะมีความรุนแรงมากขึ้น มีคนบาดเจ็บมากขึ้น ในกรณีของการชนระหว่างรถยนต์และจักรยานยนต์



รูปภาพที่ 4 ภาพการชนท้ายจากการถูกขับปาดหน้าและแซงซ้าย ของผู้ให้ข้อมูล ID 14 บริเวณถนน
บางแค

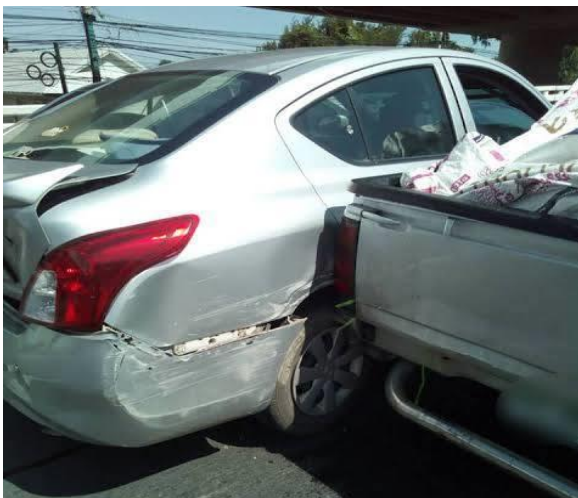


รูปภาพที่ 5 ภาพการชนท้ายจากการพยายามจะแทรกออกด้านซ้าย ของผู้ให้ข้อมูล ID 11 บริเวณ
ถนนลาดพร้าว

รูปภาพที่ 6 ภาพการชนด้านข้างจากการพยายามจะแทรกออกด้านขวาของผู้ให้ข้อมูล ID 5 บริเวณ
ถนนรามอินทรา

3. พฤติกรรมการขับรถประมาท อันเนื่องมาจากความเห็นแก่ตัว

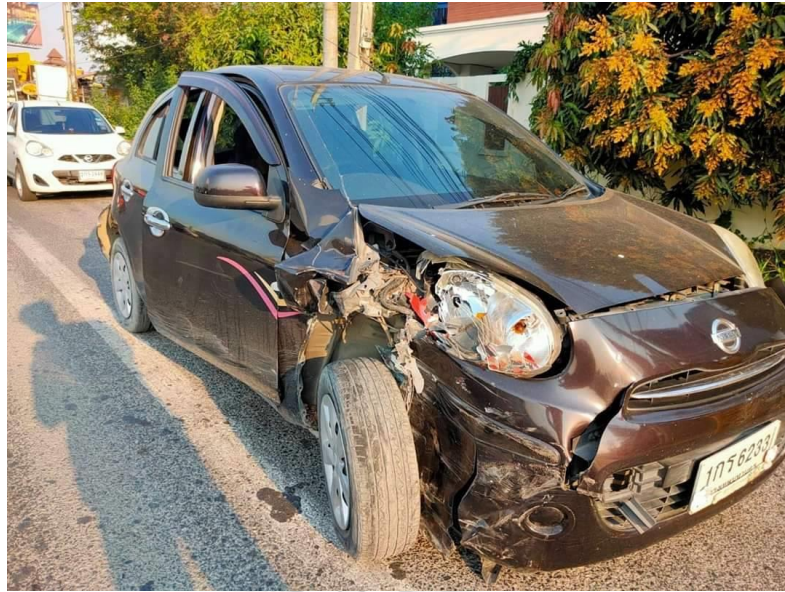
การขับรถประมาทในลักษณะนี้ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่ร้ายแรง มี
คนบาดเจ็บได้มากกว่าพฤติกรรมใน 2 แบบข้างต้น เนื่องด้วยเป็นการขับขี่ที่เกิดจากความไม่
ระมัดระวังของผู้ขับรถยนต์เอง เช่น การขับเร็ว การก้มเล่นโทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ การไม่ระวังใน
การใช้เส้นทาง ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่พบได้บ่อยที่สุด



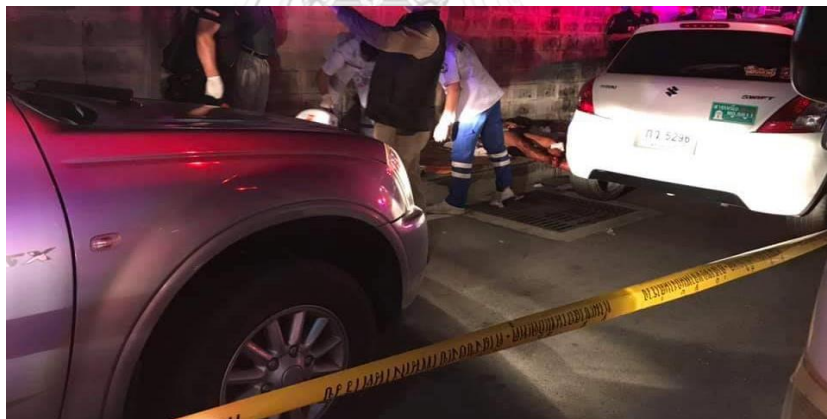
ภาพที่ 1 ภาพการชนด้านข้างจากการขับรถคร่อมเลนของผู้ให้ข้อมูล ID 7 บริเวณถนนรัชดา



รูปภาพที่ 7 ภาพการเกือบจะชนกันของความประมาทของคนขับรถผู้จากกล้องบันทึกภาพในรถยนต์
หน้ารถของผู้ให้ข้อมูล ID3 บริเวณถนนเส้นที่จะออกสู่ จ.นครปฐม



รูปภาพที่ 8 ภาพการชนสิ่งกีดขวางบนถนน เนื่องจากการก้มหยิบของในขณะที่ขับรถ ของผู้ให้ข้อมูล ID 9 บริเวณถนนร่มเกล้า



รูปภาพที่ 9 ภาพการชนเล็กน้อยจากการเบียดแทรกกันในซอยหมู่บ้านย่านแจ้งวัฒนะของผู้ให้ข้อมูล ID

17

ทั้งนี้ ข้อมูลจากภาพในกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ สามารถสรุปได้ว่า พฤติกรรมการขับรถยนต์ของผู้ขับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับสถานการณ์ ดังสรุปเป็นตารางที่ 17 แสดง ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำหรือพฤติกรรมของผู้ขับรถยนต์กับอุบัติเหตุ ดังนี้

ตารางที่ 17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำหรือพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์กับอุบัติเหตุ

การกระทำหรือพฤติกรรม ของผู้ขับขี่รถยนต์	เกิดอุบัติเหตุ		ผลกระทบ	
	ระดับ	รายละเอียด	ผู้บาดเจ็บ	สภาพแวดล้อม
ขับขี่จู้ท้าย และเว้นช่องว่าง ระหว่างคันน้อย	เล็กน้อย	เบรกไม่ทันจน เกิดการชนท้าย	เล็กน้อย	การจราจรติดขัด
การเบียดแทรก เข้ามาในช่อง การจราจร	เล็กน้อย	ชนด้านข้าง หรือด้านหน้ารถ	เล็กน้อย	การจราจรติดขัด
ขับรถประมาท เห็นแก่ตัว เช่น การขับรถวดเฉยใจ การก้มเล่นโทรศัพท์ การไม่ระวัง ในการใช้เส้นทาง และการเปลี่ยน เลนกะทันหัน	เล็กน้อยถึง รุนแรง	เบรกไม่ทันชน ท้าย คนส่วนใด ส่วนหนึ่งของรถ หรือชนคน	เล็กน้อยถึง รุนแรง	การจราจรติดขัด

ในตารางที่ 17 แสดงให้เห็นว่า การกระทำหรือพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ในระดับที่ไม่ร้ายแรงนัก ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุสามารถจำแนกตามระดับความรุนแรงเป็น

1. ประเภทเกิดความเสียหายแต่ไม่บาดเจ็บ
2. ประเภทเกิดความเสียหายและบาดเจ็บเล็กน้อย
3. ประเภทเกิดความเสียหายและบาดเจ็บถึงเสียชีวิต

ทั้งนี้ พฤติกรรมการขับขี่จู้ท้าย เว้นช่องว่างระหว่างคันน้อย เบียดแทรกเข้ามาในช่องการจราจร มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับที่เล็กน้อย คือการชนท้าย หรือเฉี่ยวชนกัน แต่ส่งผลกระทบต่อความเดือดร้อนของผู้ที่ใช้ถนน และเส้นทางร่วมกันมากเพราะทำให้การจราจรที่ติดขัดทวีความรุนแรงขึ้นได้อย่างก้าวกระโดด ในขณะที่พฤติกรรมการขับรถประมาท ที่เกิดความเห็นแก่ตัว เช่น เล่นโทรศัพท์ขณะขับขี่ การไม่ระมัดระวังในการใช้เส้นทาง เบียดซ้ายปายขวา ขับตามใจตนเอง จะทำให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่ร้ายแรง มีคนบาดเจ็บได้มากกว่า 2 สาเหตุแรก นอกจากนี้ การที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถขับเร็วได้เนื่องจากปริมาณการจราจรที่หนาแน่นในกรุงเทพฯ ยังเป็นสาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่รุนแรงมาก

ดังนั้น สาเหตุหลักๆ ที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์เกิดความโกรธ คือ พฤติกรรม (Behavior) การกระทำ (Action) และการโต้ตอบระหว่างกัน (Reaction) ผ่านฉากของสถานการณ์ที่มี

ความเฉพาะเจาะจง (Specific situations) ในผู้ขับขี่รถยนต์แต่ละราย ซึ่งส่งผลและพัฒนาไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ (Accidents) บนถนน ได้ในระดับความรุนแรงเล็กน้อยไปจนถึงมากในเชิงกายภาพและเชิงสังคม ทั้งนี้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญสูงสุดต่อการใช้พื้นที่ร่วมกันบนถนน หากคู่กรณีไม่ตระหนักในประเด็นนี้ ความโกรธย่อมเกิดขึ้นได้เร็ว และมีหลายกรณีที่เหตุการณ์บานปลายกลายเป็นการทะเลาะวิวาท หรือการใช้กำลังกันบนถนนเพื่อยุติความโกรธที่เกิดขึ้น ซึ่งในบทที่ 5 ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการศึกษาจากกรณีศึกษาเป็นเรื่องราว (Narrative) เพื่อฉายภาพการศึกษาให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น



บทที่ 5

เรื่องเล่าจากกรณีศึกษา

ในบทนี้เป็นกรเล่าเรื่องจากกรณีศึกษาที่คัดเลือกจากกรณีศึกษา (Case study) ที่มีความถี่ในการแสดงความโกรธในขณะขับรถยนต์ และยินยอมให้ผู้วิจัยติดกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ จำนวน 10 คน โดยใช้ข้อมูลที่ได้ทั้งจากการสังเกตการณ์ขณะขับรถยนต์ (Observation) สัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ร่วมกับข้อมูลการตรวจสอบอารมณ์และสถานการณ์บนถนนของกรณีศึกษาจากกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ (Car camera recorder) ด้วยการกำหนดวิธีการเล่าเรื่องกรณีศึกษาจากข้อมูลพื้นฐานด้านการประกอบอาชีพ เพื่อเปิดให้เห็นวิถีคิด สิ่งที่แสดงออก มุมมอง และตัวตนของพวกเขาเหล่านั้น โดยมีรายละเอียด ดังนี้

5.1 กรณีศึกษาที่ 1 ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว

บอล ผู้ชายหุ่นท้วมและสูง บุคลิกภาพเร่าแรง เป็นคนคุยแก่ง สนุกสนาน และอารมณ์ดี อายุ 58 ปี ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว มีหน้าร้านไวน์อยู่ในห้างสรรพสินค้าโซนลาดพร้าวซึ่งอยู่ห่างจากบ้านที่พักอาศัยเพียง 10 กิโลเมตร แต่กลับใช้เวลาบนถนนในแต่ละครั้งประมาณครึ่งชั่วโมงถึงหนึ่งชั่วโมงตามอัตราการจราจรที่หนาแน่นของย่านลาดพร้าวที่ในแต่ละวันที่ไม่เคยมีวันใดที่ปริมาณรถจะเบาบาง เนื่องจากเป็นย่านแหล่งการค้า สถานที่ทำงาน สถานศึกษา และที่พักอาศัยที่มีผู้ใช้พื้นที่มาก ตลอดเวลาจะมีผู้คนสับเปลี่ยนหมุนเวียนขับรถผ่านถนนเส้นนี้เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางทั้งในโซนพื้นที่ชั้นในและพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้การที่บอลทำธุรกิจเกี่ยวกับไวน์จากประเทศฝรั่งเศสและอิตาลีทำให้มีลูกค้าประจำกลุ่มที่มีฐานะทางการเงินสูงซึ่งมักจะสั่งสินค้าที่มีราคาแพงในปริมาณมาก บอลจึงมีบริการส่งสินค้าให้กับลูกค้าในทุกพื้นที่ในโซนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วย ซึ่งการส่งสินค้านี้ทำให้ต้องใช้เวลาขับรถและอยู่บนถนนมากยิ่งขึ้น และใช้ถนนหลากหลายเส้นทางเพื่อให้ส่งสินค้าได้เร็วที่สุด แต่ไม่ได้ขับรถเร็วเป็นนิสัย ในแต่ละวันเขาใช้รถประมาณ 2-3 ชั่วโมงในการขับรถ ถนนทุกเส้นที่ขับผ่านรถติดเป็นประจำทุกเส้นทางโดยไม่เลือกช่วงเวลา ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้คือ 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากขับบนทางด่วนจะใช้เวลาเร็วประมาณ 90-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จึงมักจะขับรถอยู่เลนกลาง ขับรถเปลี่ยนเลนหรือช่องการจราจรน้อยมาก

บอลขับรถมาประมาณ 30 ปี เปลี่ยนรถมาหลายคันเพราะเริ่มขับรถครั้งแรกตั้งแต่อายุประมาณ 18 ปี ปัจจุบันขับรถฮอนด้า ซีอาร์-วี (Honda CR-V) บุคลิกในเวลาขับรถที่ผู้วิจัยสังเกตเห็นคือเป็นคนที่มีสมาธิและโฟกัสกับการขับรถเป็นอย่างมาก บอลเชื่อว่าตนเองเป็นคนขับรถดี เพราะไม่ค่อยฝ่าฝืนกฎจราจรและไม่เปลี่ยนช่องทางการจราจรถ้าไม่จำเป็น หากถนนข้างหน้าโล่งอาจขับรถเร็วบ้าง ซึ่งบางครั้งก็ขับรถจี้ท้ายคันอื่น เขากล่าวถึงนิสัยของตนเองว่าเป็นคนใจร้อน ถ้าคันหน้าอยู่เลนขวาแต่ขับรถช้าจะแสดงให้เห็นรู้โดยการขับรถจี้ให้เขารู้ตัวว่า ส่วนใหญ่ได้ผลและยอมย้ายรถตัวเองไปเลนกลางแทน ขณะขับรถเกิดความหงุดหงิดและโกรธบ่อยมาก ซึ่งถ้าหงุดหงิดจะแค่บ่นหรือด่าในรถบิบแตรด่า แต่ถ้าโกรธคือพร้อมที่จะลงไปวิวาทกับคู่กรณี เหตุการณ์ที่จะโกรธเป็นประจำ คือเหตุการณ์ที่อีกฝ่ายขับรถกวนโทสะ ขับรถไม่มีมารยาท และทำให้เกิดความเสียหายอันตราย เหตุการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยที่เขากระทำเองมีเพียงครั้งเดียว คือ การขับรถจี้ท้ายคันหน้าแล้วเผลอก้มหน้าลงไปหยิบโทรศัพท์ พอเงยหน้าขึ้นมารถก็ไปชนท้ายรถคันหน้าเรียบร้อยแล้ว ซึ่งการที่เขารีบลงจากรถมาขอโทษทำให้คู่กรณีไม่เอาเรื่องราวใด บอลกล่าวว่าเวลาโกรธ หรือเกิดอุบัติเหตุจะลงไปคุยกับคู่กรณีทันที แต่ถ้ายังโกรธไม่มากจะทำเพียงแค่ขับรถไปเทียบแล้วมองหน้าก็เพียงพอแล้ว

ในวันที่ผู้วิจัยสังเกตการณ์การขับรถของบอล เป็นวันที่เขาต้องไปส่งสินค้าบริเวณถนนลาดกระบัง ซึ่งเป็นช่วงเวลาประมาณ 10.00 น. ซึ่งต้องขับรถผ่านถนนลาดพร้าวที่มีการจราจรติดขัดตลอดทาง ทุกช่วงเวลา บอลค่อนข้างเจียบ ใช้สมาธิในการขับรถ และสังเกตสิ่งรอบข้างที่ผ่านไปมาบนถนนอย่างละเอียดซึ่งแตกต่างกับบุคลิกจริงในเวลาที่ไม่ได้ขับรถที่จะเป็นคนคุยเก่ง คุยสนุก และเป็นคนอารมณ์ดี ลักษณะการขับรถแสดงให้เห็นว่ามีทักษะและสติดี มองไกล และไม่มีท่าทางติดขัด หากจะต้องเปลี่ยนเลน เมื่อขับรถขึ้นทางด่วน ถนนค่อนข้างลื่นไหล เขาขับรถไม่เร็ว เฉลี่ยประมาณ 90 กม./ชม. มักจะขับรถอยู่เลนกลาง มีการเปลี่ยนเลนหรือช่องทางการจราจรน้อยมาก บางจังหวะมีรถขับปาดหน้าในระยะที่เกือบจะอันตราย เขาบิบแตรเตือน 2 ครั้ง มีผลทำให้คนขับรถคันข้างหน้าไม่พอใจจนแก๊งเบรกรถถี่ๆ สองครั้ง บอลจึงเร่งเครื่องแซงขึ้นไปแล้วขับไปเทียบรถคันดังกล่าว เปิดกระจกมองหน้า แล้วก็ขับรถเทียบมองหน้าต่อไปเป็นระยะสั้นๆ ประมาณ 2 นาทีจนคู่กรณีก็ขับหนีออกไป จากนั้นจึงขับรถต่อไปเรื่อยๆ จนใกล้ถึงหมู่บ้านของลูกค้าในย่านลาดกระบัง ก่อนเลี้ยวเข้าซอยมีรถมอเตอร์ไซด์ขับสวนออกมาจนเกือบชนกัน แต่ไม่ได้ชนเพราะบอลเบรคทัน ปฏิกริยาที่เกิดขึ้นหลังจากหลบพ้นคือเปิดกระจกไปมองหน้าคนขับมอเตอร์ไซด์

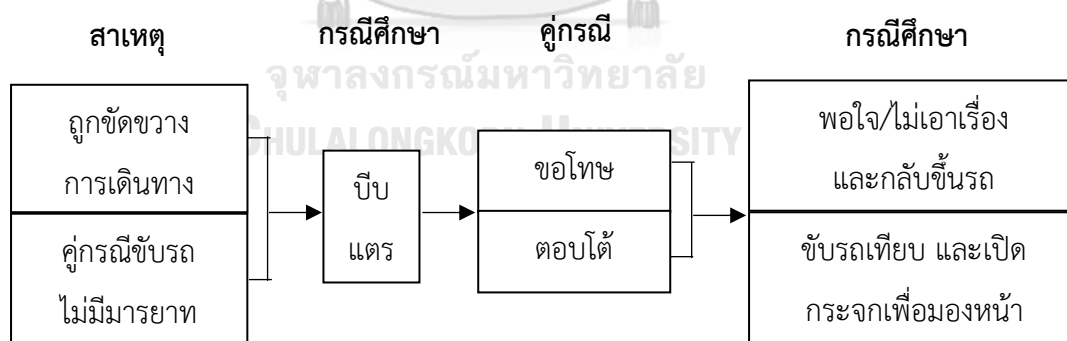
เมื่อส่งของให้ลูกค้าเสร็จ บอลขับรถออกนอกเส้นทางไปยังถนนร่มเกล้าเพื่อจะไปรับประทานอาหารกลางวันเพราะขณะนั้นเป็นเวลาประมาณบ่ายโมงเศษๆ แล้ว ขณะที่กำลังออกจากซอยซึ่งค่อนข้างแคบ มีพื้นที่ประมาณ 20 เมตรที่ไม่สามารถมีรถสวนได้ คือมีช่องที่รถจะออกได้มีน้อยมาก

เพราะคนจอดรถข้างทางเยอะ บอลขับรถออกมาจนเหลือ 5 เมตรสุดท้าย ก็มีมอเตอร์ไซค์สวนเลนเข้ามาซึ่งเขามีปฏิกิริยาโต้ตอบทันทีด้วยการลดกระจกลงไปเพื่อบอกคนขี่มอเตอร์ไซค์ว่าไม่สามารถสวนเลนได้ คนขี่มอเตอร์ไซค์ตอบกลับว่าทำได้ ซึ่งบอลได้แย้งอีกครั้งว่าไม่ได้ แต่คนขี่มอเตอร์ไซค์ตอบกลับมาอีกครั้งว่าได้พร้อมทั้งขี่รถเข้ามาทันทีจนชนกระจกข้างจนพับลง คนขี่มอเตอร์ไซค์คั่นดังกล่าวยิ้มแหยๆ แล้วบอกว่าขอโทษ บอลลงไปดูแล้ววาระกระจกข้างไม่เสียหายมากจึงบ่นไป 1 ชุดใหญ่ แล้วก็ปล่อยไป จากนั้นจึงขับเข้าซอยร้านอาหาร แต่พบคนขับรถคันหนึ่งจอดที่หน้า 7-11 ทำให้เสียพื้นที่ในซอยไป 1 เลน ซึ่งเป็นเลนเดียวที่รถจะสามารถขับเข้าไปได้ บอลลงจากรถทันทีเพื่อลงไปบอกคุณากรณีว่า “คุณจอดรถแบบนี้ไม่ได้” แต่คุณากรณีทำหน้าเฉย ไม่สนใจ แล้วทำท่าเดินเข้า 7-11 บอลจึงเดินไปดักหน้าแล้วพูดอีกครั้งว่า “คุณจอดรถแบบนี้ไม่ได้” คุณากรณียังคงทำหน้าเฉยใส่อีกครั้ง บอลจึงบอกไปว่า “ถ้าจะจอดแบบนี้จะไปเรียกตำรวจที่ยืนโบกรถอยู่ฝั่งตรงข้ามมาจัดการ” คุณากรณีจึงเดินขึ้นรถขับแล้วออกไป

ขณะขับรถกลับเข้ามาที่ร้านซึ่งอยู่ในห้างสรรพสินค้าที่ย่านลาดพร้าว เขายังคงขับรถอย่างเจียบๆ เช่นเคย แต่มีท่าทางผ่อนคลายมากขึ้น สังเกตได้จากการเปิดเพลงฟังในรถ และคุยกับผู้วิจัยไปด้วยบ้าง เขากล่าวถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างทาง และกล่าวถึงการแสดงออกของตนเองเมื่อรู้สึกโกรธบนถนนว่าโดยส่วนมาก เวลาโกรธจะเริ่มต้นด้วยการบีบแตรสั้น ขึ้นต่อมาก็คือบีบแตรยาว ต่อมาก็คือขับรถไปเทียบรถคุณากรณีเพื่อลดกระจกลงไปมองหน้า และขึ้นสุดท้ายคือ ลงจากรถไปคุยเลย เขากล่าวว่าจริงๆ แล้ว คำว่าพื้นที่ส่วนตัวมีผลในเวลาขับรถ เพราะในเวลาขับรถเป็นเวลาที่ส่วนตัวที่สุดและผ่อนคลายที่สุด เพราะขับรถคนเดียว ทำทุกอย่างได้ตามที่ต้องการ ขับรถไปตามทักษะที่มีมาเป็นเวลานาน ทุกอย่างจึงอยู่ในหัวสมอง การกระทำขณะที่ขับรถก็เป็นไปตามการขับรถและสายตาที่เพ่งมองไปบนถนนข้างหน้า เช่น ถ้ารถติด จอดอยู่นิ่งๆ ก็อาจจะเคลื่อนไหวร่างกายไปตามเพลงที่เปิดฟังในรถได้ แต่ถ้ารถกำลังเคลื่อนที่อยู่ ร่างกายก็จะสัมพันธ์ไปกับการขับรถ ฉะนั้นการที่รถติดบนเส้นทางที่ขับรถอยู่จึงไม่ใช่เรื่องที่ทำให้หงุดหงิด ความหงุดหงิดและความโกรธที่เกิดขึ้นเป็นเพราะการถูกขัดขวางการเดินทาง ซึ่งการเดินทางนี้เป็นการใช้ถนนที่เป็นพื้นที่สาธารณะ เขามองว่าการใช้พื้นที่สาธารณะทำให้ต้องระมัดระวัง และทำตามกฎระเบียบด้วย เพราะต้องรับผิดชอบต่อคนอื่นที่ใช้ถนนร่วมกัน เปรียบเหมือนการสร้างกรอบบางๆ กับการขับรถบนถนนว่าต้องมีมารยาท ต้องมีวินัยในการขับรถ แม้ว่าอยู่ในรถที่เป็นพื้นที่ส่วนตัวที่ให้ผลในทางความรู้สึกก็ตาม แต่รถติดจะมีผลต่อการกระทำของคนขับรถยนต์อยู่ด้วยตรงที่เป็นตัวเร่งให้แสดงความเห็นแก่ตัวได้ง่ายขึ้น เช่น เวลามีคนขอแทรกเลน ถ้ารีบจะไม่ให้ทางเพราะไม่อยากเสียเวลามากกว่าเดิม ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่พอใจกับคุณากรณีได้

ขณะที่มาถึงจุดหมาย บอลกำลังหาที่จอดรถ ง่ายๆ ก็มีรถแก๊งโหดต่าถอยรถมาอย่างรวดเร็ว ซึ่งบอลอยู่ด้านหลัง จึงต้องบีบแตรเตือนให้คู่กรณีทราบ แต่ก็ยังไม่หยุด ถอยมาอีก บอลจึงบีบแตรยาว มากอีกครั้ง แต่คู่กรณียังคงถอยรถมาจึงบีบแตรแช่แบบยาว แต่คู่กรณียังไม่หยุดจนกระทั่งชนรถของ บอล บอลรีบลงจากรถเพื่อไปดูรอยที่ถูกชน พบว่ามีรอยนิดหน่อย แต่ไม่ยอมกลับขึ้นรถ คู่กรณีลงมา จากรถแล้วตะโกนถามว่าทำไมไม่ถอยรถออกไปทั้งๆ ที่น่าจะเห็นว่ากำลังถอยรถมา บอลจึงเริ่มเปิด ฉากทะเลาะเถียงกันไปมา จนสุดท้ายบอลยื่นคำขาดว่าถ้าไม่ยอมรับผิดชอบจะเอากล้องในรถยนต์ไปให้ ตำรวจช่วยตัดสิน คู่กรณีจึงยอมยอมขอโทษแล้วก็ขับรถออกไปเลย หลังจากบอลกลับขึ้นมาบนรถ บอลรีบบอกผู้วิจัยทันทีว่าจริงๆ แล้วไม่ได้โกรธตอนที่รถถูกชน แต่โกรธเพราะคู่กรณีไม่ยอมรับผิดชอบ และไม่ขอโทษมากกว่า

กล้องบันทึกภาพในรถยนต์ของบอลไม่พบความผิดปกติเกี่ยวกับสถานการณ์การทะเลาะวิวาท หรืออุบัติเหตุ แต่มีข้อน่าสนใจเกี่ยวกับเรื่องอารมณ์ของบอลที่แสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่า บอลขับรถ แบบสบายๆ และโฟกัสเฉพาะการขับรถ แต่หากมีรถมอเตอร์ไซค์ หรือรถคันอื่นปาดหน้าและแทรก เล่นในระยะใกล้ เขาจะสบด และบ่นในรถ พร้อมทั้งบีบแตรด่ายาว และรีบเร่งเครื่องขึ้นเพื่อแสดงให้เห็น อีกฝ่ายรับรู้ว่าจะไม่ยอม ไม่ให้ทาง แทนจะทุกครั้งทีบอลขับรถในระยะใกล้ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น จะให้ทางรถที่แสดงสัญลักษณ์ขอทาง และไม่ทำที่หยุดหงิดมากเมื่อต้องขับรถในระยะใกล้ที่มีการวิ่ง ผ่านถนนหลายเส้นทาง



5.2 กรณีศึกษาที่ 2 ประกอบอาชีพรับราชการ

เนม เป็นชื่อของชายวัยกลางคน อายุราว 35 ปี ในวันที่ผู้วิจัยได้พบกับเนม จากบุคลิกภาพภายนอก ความรู้สึกแรกที่สัมผัสได้ คือ เนมเป็นคนเจ้าอารมณ์พอสมควร เขาเป็นชายที่มีลักษณะขริ่มเป็นบางเวลา อาจจะช่วยหน้าที่การงานซึ่งเป็นนักกฎหมาย ทำให้เนมเป็นคนที่ค่อนข้างมีกฎระเบียบและยึดถือความถูกต้อง เนื่องจากขณะนี้เป็นเวลายามเย็นแล้ว ผู้คนส่วนใหญ่กำลังเลิกงานและต่างเร่งรีบเพื่อเดินทางกลับบ้าน ซึ่งเนมเองก็เช่นกัน เขากำลังเร่งเดินทางออกจากศูนย์ราชการ ฯ แจ้งวัฒนะมุ่งหน้าไปยังจังหวัดนนทบุรี เพื่อไปรับภรรยาที่กำลังเลิกงานและรอคอยให้เขาไปรับกลับบ้านพร้อมกัน การจราจรในเวลานั้นค่อนข้างหนาแน่นและติดขัด ซึ่งเป็นปกติของเวลาเลิกงานในย่านนี้ ระหว่างเดินทางไปยังสถานที่ดังกล่าว ผู้วิจัยได้พูดคุยกับเนมอย่างสนุกสนานและเป็นกันเอง ทำให้เห็นถึงบุคลิกภาพที่ตรงไปตรงมา และสังเกตได้อย่างชัดเจนว่าเนมเป็นคนที่จริงจัง เรื่องการใช้ชีวิตมากพอสมควร แต่ในขณะนั้นเอง ระหว่างที่กำลังพูดคุยกันอย่างสนุกสนาน จู่ๆ ก็มีรถเก๋งคันสีขาวปาดหน้ารถของเนมเข้ามาในเลนอย่างกะทันหัน ทำให้ต้องรีบเหยียบเบรกในทันทีพร้อมกับบีบแตรยาวด้วยอารมณ์ที่ฉุนเฉียว ในขณะเดียวกันผู้ขับรถเก๋งสีขาวก็ได้แสดงท่าทีที่ไม่พอใจ ด้วยการขับรดแล้วใช้วิธีเหยียบเบรกเป็นระยะ ๆ ระหว่างนั้นเองผู้วิจัยได้สังเกตเห็นสีหน้าของเนม และสิ่งที่พบคือ เนมกำลังมีอาการเกร็งตัว และทันใดนั้นเอง เนมได้เร่งเครื่องขึ้นและขับปาดหน้ารถเก๋งคันดังกล่าวในทันที เนมเปิดประตูลงจากรถและมุ่งหน้าไปยังรถคู่กรณีอย่างไม่รีรอ พร้อมกับกล่าวประโยคคำถามต่อคู่กรณีอย่างเสียงดังว่า “มีปัญหาอะไร” อาจจะช่วยอารมณ์ที่กำลังฉุนเฉียวและเอาเรื่องของเนมในขณะนั้น ทำให้คู่กรณีลดกระຈกลงแล้วกล่าวคำขอโทษ ซึ่งก็ทำให้เนมลดอารมณ์ที่กำลังโกรธลงได้ และกลับมาที่รถเพื่อเดินทางต่อไป เหตุการณ์ในครั้งนี้ผู้วิจัยเห็นว่าเป็นการแก้ไขปัญหาแบบเฉพาะหน้าและมักพบเจอเป็นประจำในสังคมปัจจุบัน ระหว่างที่กำลังมุ่งหน้าต่อไป เนมได้แสดงความคิดเห็นออกมาว่า สังคมปัจจุบันนี้ การขับขึ้นบนท้องถนนเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่พอใจระหว่างกัน ผู้คนส่วนมากจะเกรงกลัวคนจริง คนที่พร้อมมีเรื่องและพร้อมตอบโต้คู่กรณีอย่างไม่เกรงกลัว ซึ่งสอดคล้องกับอารมณ์ที่เนมได้แสดงออกไปนั่นเอง ระหว่างนั้นการจราจรบนท้องถนนมีความคล่องตัว และเนมยังคงขับต่อไปตามเส้นทางอย่างปกติ จนกระทั่งถึงขาเข้าถนนบางขุน การจราจรเริ่มติดขัดอีกครั้ง ซึ่งก็เกิดเหตุการณ์รถจักรยานยนต์ขับปาดซ้ายปาดขวาด้วยความเร็ว และเกือบเฉี่ยวชนรถของเนม เนมได้แสดงปฏิกิริยาด้วยการกระพริบไฟเตือน และบีบแตรสั้นๆ ซึ่งเหตุการณ์ก็จบลงเพียงแค่นั้น แต่เหตุการณ์ประทุอารมณ์ก็ยังคงไม่ได้จบลงเพียงแค่นั้น เมื่อเกิดเหตุการณ์การแย่งพื้นที่จอดรถในพื้นที่ปลายทางที่เนมเดินทางไปถึง ในขณะที่เนมกำลังวนหาที่จอดรถอยู่เป็นเวลานาน ชายผู้หวังดีซึ่งกำลังเดินมาที่รถได้กล่าวกับเนมว่าเขากำลังจะกลับบ้าน ฉะนั้นเนมรอจอด

แทนที่รถเขาได้ เนมกล่าวขอบคุณพร้อมกับเปิดไฟกระพริบไว้เพื่อรอจอดแทนที่รถของชายคนดังกล่าว แต่เหตุการณ์ไม่คาดคิดก็เกิดขึ้น เมื่อมีหญิงสาวรายหนึ่งขับรถเข้ามาแทรกแล้วเข้าจอดในที่พื้นที่นั้นทันที เนมผู้ที่อารมณ์ได้นิ่งไปแล้วกลับมามีอารมณ์ฉุนเฉียวขึ้นมาอีกครั้ง และได้ทวีคูณเพิ่มขึ้นอย่างมาก เมื่อเขาได้ลงไปเจรจาแต่กลับไม่เป็นผล โดยหญิงสาวคนดังกล่าวไม่ยอมถอยให้ พร้อมให้เหตุผลว่าพื้นที่จอดรถตรงนั้นไม่ได้มีการเขียนจองไว้ และเขามีสิทธิ์ที่จะจอดได้ ลั่นเสียงของหญิงสาวรายนั้น เนมรีบเดินกลับขึ้นรถด้วยสีหน้าโกรธเคือง และเขาตัดสินใจขับรถไปจอดข้างหน้ารถของหญิงสาวเพื่อปิดทางเข้าออก การประทะอารมณ์ของทั้งคู่ยังเกิดขึ้นต่อไป จนกระทั่งหญิงสาวรายดังกล่าวได้กล่าวคำขอโทษ และจบลงโดยที่เนมเป็นฝ่ายเสียสละวนหาที่จอดรถใหม่

ระหว่างที่รอภรรยาที่มาที่รถ เนมได้ถอนหายใจขึ้นมาด้วยเสียงที่ตั้งพร้อมกับเล่าประมวลเหตุการณ์ที่เจอมาด้วยสีหน้าที่น่าเบื่อหน่ายว่า เขามักจะเจอเหตุการณ์เดิมๆ แบบนี้ ซ้ำไปซ้ำมา และเจอมามากกว่า 10 ครั้ง ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้มีอารมณ์โกรธ เช่น การขับรถแทรกเลนแบบกระชั้นชิดโดยไม่เปิดไฟเลี้ยว เนมจะใช้วิธีกระพริบไฟเตือนก่อน แล้วจึงค่อยบีบแตร หากคู่กรณีมีการตอบโต้ เช่น การขับแล้วเบรกเกิน 2 ครั้ง เนมจะขับปาดหน้าแล้วลงไปเคาะกระจกรถเพื่อถามว่าจะเอาอย่างไร ซึ่งถ้าหากคู่กรณีขอโทษก็พร้อมจบ แต่ก็มีในบางครั้งที่คู่กรณีไม่ยอมจบ ซึ่งเนมถึงขั้นต้องเดินไปหยิบไม้กระบองในรถออกมาขู่ เพื่อให้คู่กรณียอมถอย แต่เหรียญก็ยอมมี 2 ด้านเสมอ ถ้าหากมีรถคันอื่นแสดงความไม่พอใจในการขับขีของเขาบ้าง เขาจะกล่าวคำว่า “ขอโทษ” เมื่อรู้ตัวว่าตนเองผิดจริง เช่นเดียวกัน

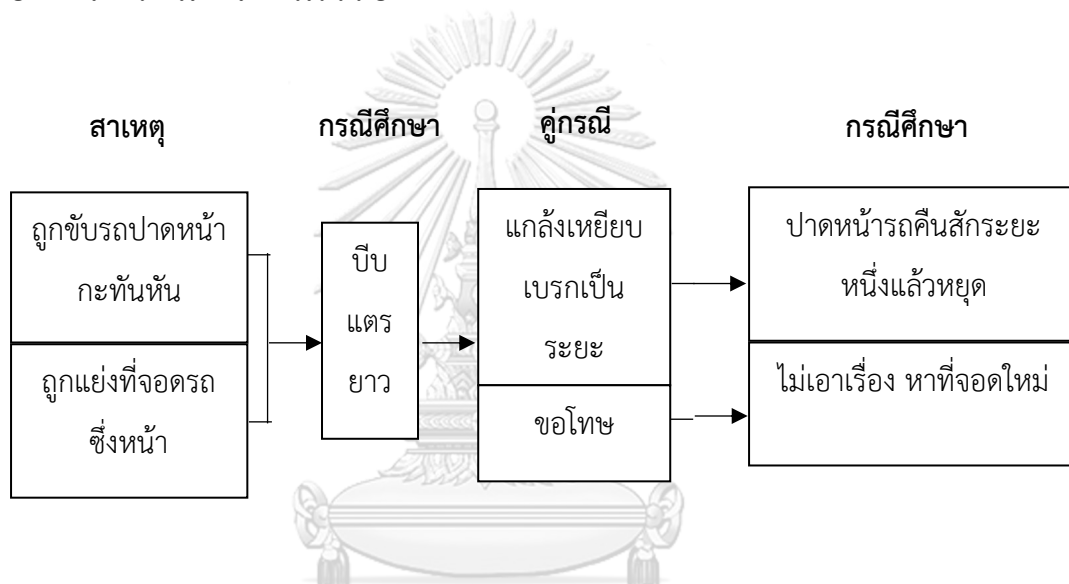
เนมมีข้อสังเกตว่า ประเภทรถที่ใช้ขับขี มีผลต่อพฤติกรรมการขับขีของตัวบุคคล เช่น คนที่ขับรถ BMW หรือรถแต่งมักจะขับรถเร็ว แบบไม่สนใจใคร ถ้าเป็นรถกระบะจะขับช้าลงหน่อยและก็มี ความกว้าง แต่สุดท้ายมันก็อยู่ที่พฤติกรรมจริงๆ ของตัวคนขับเองด้วย เนมเล่าต่อว่า เขาเป็นคน ที่ไวต่อความรู้สึก ซึ่งถ้าเป็นเรื่องการใช้ชีวิตส่วนตัวเขาจะแสดงความรู้สึกนั้นออกมาอย่างเต็มที่ ดีใจ ก็หัวเราะ โกรธก็ด่า เสียใจก็นั่งซึม รวมถึงมีความเครียด เช่น เรื่องเงิน เรื่องครอบครัว สืบเนื่องมาจาก ความเป็นผู้นำของเขานั้นเอง ในทางกลับกันเมื่อเป็นเรื่องการทำงาน เนมกลับบอกว่าเขาจะสามารถ ควบคุมอารมณ์ตนเองได้ดี เพื่อให้ดูเป็นมืออาชีพ และดูมีวุฒิภาวะ ด้านการทำงานเขามักมีความรู้สึก กังวลมากกว่าอารมณ์เครียด เช่น กังวลว่าจะทำงานถูกต้องหรือถูกใจนายหรือเปล่า แต่ความกังวล เหล่านั้นอยู่กับเราไม่นานก็จะจบไป เมื่อผู้วิจัยได้สอบถามถึงการควบคุมอารมณ์ เนมกล่าวว่า “ผมเป็น คนที่สามารถควบคุมอารมณ์ตัวเองได้ดีในระดับหนึ่ง ผมรู้ว่าเวลาไหนที่ต้องควบคุมอารมณ์ตนเอง และ ผมสามารถทำตามที่สมองสั่งได้ เช่นเดียวกันเมื่อผมรู้ว่าเรื่องอะไรที่ไม่จำเป็นต้องควบคุม ผมก็จะ

ปล่อยอารมณ์ออกไปอย่างเต็มที่เช่นกัน” ขณะที่เนมกำลังเล่าถึงพฤติกรรมด้านอารมณ์ของตนเองอยู่นั้น ก็มีสายเรียกเข้าจากภรรยา ปลายสายแจ้งว่าติดภารกิจงานด่วนจึงให้เนมหาไปนั่งรอที่โต๊ะม้าหินอ่อนที่อยู่ข้างๆ ดึก เมื่อเดินไปถึงที่นั่งเนมจึงเล่าเรื่องการขับรถครั้งแรกของตนเองเพื่อเป็นการค่าเวลาเนมเล่าว่า เขาเป็นเด็กต่างจังหวัด ซึ่งในต่างจังหวัดค่อนข้างหารถโดยสารได้ยาก เด็กต่างจังหวัดจึงต้องมีทักษะและขับรถเป็นเร็ว เนมเริ่มขับรถครั้งแรกตอนเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 1 และหัดขับอย่างจริงจังเมื่อเข้าเรียนระดับมหาวิทยาลัยในกรุงเทพฯ รถคันแรกคือรถเต่าซึ่งพ่อซื้อให้เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปมหาวิทยาลัย แต่ในวัยทำงานเนมกลับบอกว่า เขาชอบใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมากกว่า โดยให้เหตุผลว่าเส้นทางในกรุงเทพฯ ค่อนข้างติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนถนนแจ้งวัฒนะซึ่งเป็นเส้นทางที่เนมใช้เดินทางมาทำงานเป็นประจำ การใช้รถจักรยานยนต์จึงช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางได้มากกว่า 1 - 2 ชม. เนื่องจากสามารถแทรกและซิกแซกได้ เนมมั่นใจว่าเป็นตนเองเป็นคนขับรถดี ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทุกอย่าง และไม่ใช้คนขับซีประมาท เมื่ออยู่บนถนน เนมจะใช้ภาษามือช่วยสื่อสาร เช่น การขอทางหรือการขอโทษ สำหรับการแก้แค้นเมื่อมีอารมณ์โกรธก็จะมืออยู่ข้าง เช่น การแกล้งขับปาดหน้าคืนแล้วเบรก ก่อนที่จะขับต่อไปตามปกติ โดยจะหากิจกรรมทำระหว่างขับรถ คือ การฟังเพลงซิวๆ หรือถ้ามีภรรยานั่งมาด้วย เราก็จะคุยกันเรื่องทั่วไป ซึ่งกว่าจะถึงจุดหมายเราก็คุยกันได้มากกว่า 10 เรื่องแล้ว

เมื่อผู้วิจัยสอบถามถึงมุมมองและปัญหาในการขับรถในพื้นที่กรุงเทพฯ เนมกล่าวว่า เขาไม่แปลกใจที่คนในกรุงเทพฯ จะเกิดอาการหัวร้อนบนท้องถนน เพราะคนส่วนใหญ่อยู่ในสถานการณ์เร่งรีบและไม่อยู่ในอารมณ์ที่ปกติ เพราะสาเหตุที่เกิดจากการจราจรที่หนาแน่น สภาพพื้นถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อในเวลาฝนตก และอีกมากมาย จึงไม่สนใจกฎหมายจราจร ทุกคนต่างเอาตัวรอด เรียกว่าขับซีแบบเห็นแก่ตัว เมื่อคนเห็นแก่ตัวมาเจอกัน โอกาสที่จะเกิดเหตุทะเลาะวิวาทก็มีสูงขึ้น เห็นได้อย่างมากมายตามสื่อโซเชียลและข่าวที่ออกมา ซึ่งจะแตกต่างกับพฤติกรรมรถขับซีในพื้นที่ต่างจังหวัดด้วยความที่พื้นที่ทางกายภาพที่มากพอและจำนวนรถบนท้องถนนที่มีไม่มาก จึงสามารถขับได้อย่างสบายๆ ซึ่งเขาเห็นว่าคนที่ขับรถในต่างจังหวัดมีพฤติกรรมรถขับซีที่ต่างกับคนในกรุงเทพฯ คือจะขับรถแบบไม่สนใจใครเพราะมีพื้นที่ถนนว่างเยอะ ทำความเร็วได้ง่ายโดยไม่ต้องไปเบียดแย่งกับใคร คนต่างจังหวัดจึงขับรถเบียด แทรกเลนน้อยกว่าคนในกรุงเทพฯ แต่พฤติกรรมที่ต่างกัน คือ นึกจะกลับรถ หรือเลี้ยวรถตรงไหนก็ทำได้เลย ซึ่งถ้าคนในกรุงเทพฯ บังเอิญไปขับรถในต่างจังหวัดอาจเกิดความหัวร้อนจากการขับรถลักษณะนั้นได้เช่นกัน

เนมกล่าวถึงมุมมองเรื่องพื้นที่ส่วนตัว โดยมองว่าพื้นที่ส่วนตัว คือ พื้นที่ที่เราถือครองกรรมสิทธิ์อยู่ เช่น บ้าน รถ ที่ดิน ส่วนพื้นที่สาธารณะ คือ พื้นที่สาธารณประโยชน์ หรือพื้นที่ที่ใช้งาน

ร่วมกัน ซึ่งก็ตามแต่คนจะให้คำนิยาม เนมมองว่าคนในกรุงเทพฯ ให้ความสำคัญกับเรื่องส่วนตัว สิทธิส่วนตัว มากกว่าเรื่องของส่วนรวม จึงมองข้ามเรื่องกฎ กติกา มารยาท พฤติกรรมที่ใช้ในเวลาขับรถจึงเป็นการตอบสนองต่อความเป็นส่วนตัวและพื้นที่ส่วนตัวจนทำให้ผู้ที่อยู่ข้างนอกวง หรือผู้ได้รับผลกระทบไม่พอใจ จนกลายเป็นอารมณ์ความโกรธบนท้องถนนตามมา นอกจากนี้การเว้นระยะห่างที่น้อยเกินไป มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุรถชนท้าย และเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วก็ย่อมมีทรัพย์สินเสียหายตามมา ส่งผลทำให้เกิดให้เกิดอารมณ์โกรธ เกิดความไม่พอใจ และสิ่งที่สามารถยืนยันได้ว่าแนวคิดดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกันจริง คือ การที่กฎหมายหรือกฎจราจรมีบัญญัติเรื่องการเว้นระยะห่างระหว่างรถแต่ละคันไว้นั่นเอง



5.3 กรณีศึกษาที่ 3 ประกอบอาชีพในวงการภาพยนตร์

ก้อง เป็นผู้ชาย รูปร่างอ้วนใหญ่ น้ำหนักประมาณ 100 กิโลกรัม วัย 40 ปี ประกอบอาชีพโปรดิวเซอร์และเป็นผู้ช่วยผู้กำกับภาพยนตร์ ก้องจำเป็นต้องใช้รถยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางไปนอกสถานที่อยู่ตลอดเวลา มีความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน และถือได้ว่าเป็นเชี่ยวชาญเรื่องเส้นทางในกรุงเทพฯ เป็นอย่างดี เวลาประมาณ 10 โมงเช้าของวันเสาร์ ก้องกำลังออกเดินทางเพื่อไปหาสถานที่ถ่ายทำรายการในย่านสนามบินน้ำ โดยมีผู้วิจัยร่วมสังเกตการณ์ไปด้วย ก้องขับรถผ่านเส้นเกษตรฯ และถนนงามวงศ์วาน ซึ่งในช่วงเวลานั้น การจราจรบนถนนสามารถวิ่งได้อย่างคล่องตัว มีเวลาพูดคุยกันได้เรื่อยๆ อย่างไม่หงุดหงิด ผู้วิจัยสังเกตเห็นว่า ก้องขับรถเร็วระดับปานกลาง แต่มีการเปลี่ยนเลนค่อนข้างบ่อย ชนิดที่ว่าเห็นรถติดแล้วต้องหาทางเลี้ยวอยู่ตลอดเวลา แต่กระนั้น ก้องก็ไม่ลืมที่จะให้สัญญาณไฟในการเปลี่ยนเลนทุกครั้ง โดยจะเปิดไฟเลี้ยวก่อนที่จะเปลี่ยนเข้าเลนประมาณ 200 เมตร ก้องกล่าวว่าการใช้ชีวิตในช่วงเวลาปกติ ตนมักเป็นคนใจร้อน แต่เมื่ออยู่ในเวลาขับรถจะกลายเป็นคนใจเย็นในทันที เพราะมีความรู้สึกว่าจะต้องระมัดระวังเรื่องความปลอดภัยเป็น

สำคัญ ซึ่งการที่ตนเปลี่ยนแปลงบ่อยนั้น ไม่ได้หมายความว่าตนเป็นคนใจร้อน แต่อยากให้มองว่าตนมีทักษะเรื่องการขับรถที่ดีมากพอที่จะสามารถกระทำได้อีกทั้งยังเป็นการช่วยไม่ให้เลนที่มีรถติดอยู่แล้วมีท้ายแถวที่สะสมเพิ่มมากขึ้นโดยไม่จำเป็น ช่วงเวลาที่ผู้วิจัยนั่งรถไปกับก้องเป็นช่วงที่ถนนค่อนข้างโล่ง การขับรถในครึ่งชั่วโมงแรกจึงไม่มีเหตุการณ์ผิดปกติ จนขับมาถึงถนนรามอินทรา บริเวณสี่แยกนวลจันทร์ เลนซึ่งเป็นแยกไฟแดงที่กำลังติดอยู่ ระหว่างที่ก้องกำลังจะถอนเบรกอยู่นั้น ก็มีเสียงดังโครมตรงกันชนท้ายรถด้านซ้าย ซึ่งทั้งผู้วิจัยและก้องต่างพร้อมใจมองไปที่กระจกหลัง แต่ก็พบว่ารถคันหลังยังทิ้งระยะห่างอยู่ จึงกวาดสายตาไปที่กระจกข้าง และก็พบว่ามียุทธจักรยานยนต์พร้อมกับคนที่นอนกองอยู่ที่พื้น จึงรีบลงไปดู พบคนเจ็บนอนนิ่ง เลือดไหลออกปากหยดลงที่พื้น ก้องเดินไปหาคนเจ็บที่เพิ่งจะขยับตัวได้ เราทั้งคู่ต่างช่วยกันหยิบกระดาษทิชชูเพื่อซับเลือด และโทรเรียกรถกู้ภัยระหว่างที่รอรถกู้ภัยอยู่ ผู้วิจัยได้กวาดสายตามองไปรอบบริเวณนั้น ซึ่งพบเพียงรถของก้องและจักรยานยนต์ของผู้บาดเจ็บ ก้องจึงเอ่ยปากสอบถามผู้บาดเจ็บว่า รถคันไหนใครชน จำได้หรือไม่ ซึ่งผู้บาดเจ็บก็ให้คำตอบกลับมาว่าเขาขับรถเสียหลักและชนท้ายเอง ซึ่งผู้บาดเจ็บกล่าวว่าไม่มีประกันและไม่มี พ.ร.บ. จึงได้ยกมือไหว้เพื่อขอโทษก้อง ก้องจึงเดินดูรอบๆ รถว่าเสียหายหรือไม่ และพบว่าท้ายรถเผยออกมานิดหน่อย จึงตัดสินใจกล่าวว่า ไม่เอาเรื่องกับผู้บาดเจ็บ ภาพที่เห็นในขณะนั้น คือผู้บาดเจ็บยกมือไหว้ขอโทษและกล่าวขอบคุณก้องทั้งน้ำตา เมื่อรถกู้ภัยมาถึงจึงได้กลับขึ้นรถแล้วเดินทางต่อ ด้วยความข้องใจผู้วิจัยจึงสอบถามก้องว่าเพราะอะไรจึงไม่เอาเรื่องต่างๆ ที่รถตัวเองเสียหาย ก้องให้คำตอบว่า “สงสารที่เขาได้รับบาดเจ็บ และถ้าเรียกประกันมา ผู้บาดเจ็บจะเป็นฝ่ายผิดเต็มๆ และต้องโดนเรียกค่าเสียหายมากพอสมควร จึงเป็นเหตุผลที่ยอมปล่อยเขาไป เมื่อเราขับรถอยู่บนถนนเส้นทางเดียวกันเราควรมีน้ำใจให้แกกัน และรู้จักการให้อภัยถ้าหากไม่เหลือปากว่าแรงมากนัก ” จากเหตุการณ์ที่กล่าวมานี้ ผู้วิจัยได้ข้อสรุปว่า ก้องเป็นคนที่ให้ความสำคัญเรื่องการมีน้ำใจต่อกันบนท้องถนน และคำนึงถึงความปลอดภัยเรื่องการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นเรื่องพื้นฐานสำคัญที่ทุกคนพึงมีในการใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกัน โดยก้องมองว่าคนที่จะมีอารมณ์โกรธมากจนไม่สามารถควบคุมตัวเองได้นั้น มีเพียงสาเหตุเดียว คือ การที่คู่กรณีอีกฝ่ายไม่ยอมรับผิดชอบ ถ้าทุกคนรู้ตัวว่าผิดและรู้จักพูดคำว่าขอโทษ ปัญหาการทะเลาะวิวาทบนท้องถนนก็จะไม่เกิดขึ้น โดยส่วนตัวแล้วก้องเป็นคนใจร้อนมากเวลาเจอเรื่องที่ไม่ชอบใจ หรือเมื่อเจอคนเข้ามาทวงโมโหก็จะมีอารมณ์เดือดดาล และจะเป็นคนที่พูดตรงๆ เลย ต้องการให้เขารับรู้ว่าคุณเองไม่พอใจ ซึ่งถ้าพูดไปแล้วแต่ยังพบว่าทำแบบเดิมอีก ก้องจะมีอารมณ์โกรธจัดกว่าเดิมอีกหลายเท่า และพร้อมที่จะแตกหัก ณ เวลานั้นเลย อารมณ์เครียดก็จะเป็นช่วงทำงาน เพราะเป็นคนจริงจังเรื่องงานมากทำอะไรต้องได้ตั้งใจ การเป็นโปรดิวเซอร์ และผู้ช่วยผู้กำกับภาพยนตร์ เป็นงานที่ต้องใช้อารมณ์ และต้องใช้อินเนอร์สูง ซึ่งเป็นงานทำมาเป็น 20 ปีแล้ว

จึงเหมือนหล่อหลอมความเป็นตัวตนของก้องไปด้วย ส่งผลทำให้ก้องเป็นคน sensitive กับอะไรหลายๆ สิ่ง แต่เมื่อหมดเวลาทำงานก็จะโยนความเครียดนั้นทิ้งในทันที ชีวิตส่วนตัวก็จะเป็นอีกแบบ มีความเครียดเป็นเรื่อง ซึ่งส่วนมากก็จะเครียดกับเรื่องของคนใกล้ตัวมากกว่า ส่วนอารมณ์ด้านความกังวลก็นับได้ว่ามีมากพอสมควร ซึ่งถ้ากังวลเป็นเรื่องงาน ตนเองก็จะเร่งทำให้เสร็จเพื่อตัดความกังวลนั้นออกไป แต่ถ้าเป็นเรื่องส่วนตัว เช่น ทะเลาะกับแฟนหรือทะเลาะกับเพื่อน ก็จะต้องเคลียร์ให้จบ เวลานั้น เพราะหากปล่อยผ่านไปก่อน ก็จะเป็นการทำให้เรากังวลโดยไม่รู้จบ เมื่อถามถึงเรื่องอารมณ์ ก้องก็ตอบแบบมั่นใจเลยว่า “ผมไม่ใช่คนที่ควบคุมอารมณ์ได้ดี แต่สามารถควบคุมได้เพียงในระดับหนึ่งเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องงานและเรื่องส่วนตัวผมแสดงออกอย่างเต็มที่ทุกความรู้สึกเสมอ และไม่ได้รู้สึกว่าคุณผิดปกติกี่เป็นคนแบบนี้ เพราะความใจร้อนมันเป็นตัวตนของผมอยู่แล้ว”

ระหว่างทางก้องให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า เริ่มหัดขับรถตั้งแต่อายุ 15 ปี สมัยที่เรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และเพิ่งเริ่มขับรถแบบจริงจังตอนเรียนในระดับมหาวิทยาลัย นักศึกษาปี 1 จากนั้นก็ขับรถต่อเนื่องมาตลอด ในช่วง 2 - 3 ปีนี้ ก้องเริ่มขับรถจักรยานยนต์ด้วย เพราะรู้สึกว่าสะดวกและวิ่งได้ไวกว่าการขับรถยนต์ พักหลังจึงสลับการขับขี่ระหว่างรถยนต์กับรถจักรยานยนต์ตามโอกาสที่สะดวก เพราะงานที่ไม่ค่อยได้อยู่กับที่ ในวันที่ใช้รถยนต์จะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมงเพื่อไปกลับที่ทำงาน แต่ถ้าใช้รถจักรยานยนต์จะช่วยย่นเวลาลงเหลือเพียงแค่ชั่วโมงเดียวเท่านั้น ก้องมองว่าตัวเองเป็นคนขับรถดีพอสมควร มีทั้งขับดีบ้างและขับไม่ดีบ้าง ไม่ใช่คนขับรถเร็วแต่เปลี่ยนเลนบ่อย เพราะไม่ชอบต่อแถวอะไรนานๆ ถ้ามีจังหวะที่ไปได้ก็จะไป แต่จะไม่เปลี่ยนเลนแบบกะทันหัน และให้สัญญาณไฟก่อนล่วงหน้าประมาณ 200 - 300 เมตร อีกทั้งไม่เคยเบรกแบบกะทันหัน เพราะตนเองเป็นคนขับที่ระมัดระวังกับรถคันหน้ามากพอสมควร และไม่ว่าจะเป็นการขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ก้องก็มั่นใจว่าตนเองเป็นคนขับที่ขับขี่แบบระมัดระวังอยู่แล้ว ส่วนเรื่องการสื่อสารด้วยมือ นั้นไม่ตนเองไม่เคยทำ แต่ชอบที่จะเปิดกระจกไปคุยเลยมากกว่า ส่วนเรื่องการแก้แค้นก็ไม่มี มีเพียงแกล้งไม่ให้ทางคนที่ชอบขับจี้ท้าย จนคันหลังต้องหาทางแซงขึ้นไปเอง เรื่องอุบัติเหตุมีเพียงแค่เหตุการณ์ชนท้ายกันเล็กน้อย ซึ่งโดยส่วนมากตนเองมักจะเป็นฝ่ายที่โดนชน ไม่ใช่ฝ่ายที่กระทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ก้องมีกิจกรรมที่ชอบทำระหว่างขับรถก็มีเพียงการฟังเพลงเรื่อยๆ และก็เล่นโทรศัพท์บ้าง ในเวลาที่รถติด ก้องมองว่ารถคือห้องนั่งเล่นที่เคลื่อนที่ได้ เป็นสถานที่ที่ใช้พักผ่อนเวลาเหนื่อยจากงาน โดยมาเปิดแอร์แล้วขึ้นมานั่งในรถ เปิดเพลงฟังเบาๆ ก็จะช่วยทำให้ผ่อนคลายได้แบบง่ายๆ และเมื่อมีอารมณ์โกรธระหว่างขับขี่ โดยส่วนมากก้องจะนั่งด่าอยู่คนเดียวในรถ เรียกได้ว่าเป็นอารมณ์หงุดหงิด

ซึ่งถ้าเริ่มมีอารมณ์โกรธมาก ก็จะบีบแตรสั้นๆ เป็นการเตือน แต่ถ้าบีบยาวมากๆ นั่นคือกำลังด่า ซึ่งถ้าคุณยังไม่หยุดพฤติกรรมช่วยๆตนเองก็จะเปิดกระจกไปด่า หรือหนักสุดคือลงไปใส่อารมณ์ถึงรถคุณเลย โดยสาเหตุที่ทำให้โกรธก็เป็นเรื่องการขับรถแบบไม่มีมารยาท เช่น การเบียด การแทรกโดยไม่มีสัญญาณบอกก่อน การปาดหน้าแบบกะทันหัน หรือการปาดซ้ายปาดขวา ซึ่งถ้าเจอกรณีแบบนี้ ก้องจะบีบแตรยาว เพื่อให้รู้ตัวว่าเรากำลังไม่พอใจกับการที่เขาขับรถแบบนี้ และถ้าเขายังทำพฤติกรรมแบบนี้อีก หรือขับรถมาเทียบแล้วมองหน้าแบบกวนอารมณ์ ก้องก็จะใช้วิธีเปิดกระจกไปถามเลยว่าเอาอย่างไร ส่วนใหญ่ก็จะไม่มีใครกล้ามีเรื่องต่อ อาจจะเป็นเพราะก้องมีบุคลิกภายนอกที่น่ากลัว ว่าแล้วก้องก็รีบทำความถึงเรื่องในอดีต ซึ่งเคยมีอารมณ์โกรธถึงขั้นชกต่อยกันอยู่ประมาณ 2 ครั้ง ในช่วงที่ยังเป็นวัยรุ่นนั้น ถ้าใครกวนมาตนเองก็กวนกลับ ถ้าต่อยมากก็ต่อยกลับเช่นกัน แต่ในทางกลับกัน เมื่อมีคนแสดงความไม่พอใจในการขับรถของก้อง ก้องจะสำรวจตัวเองก่อน ถ้าผิดจริงก็จะเปิดกระจกเพื่อกล่าวคำว่า “ขอโทษ” หรือยกมือไหว้ถ้าเหตุการณ์นั้นรุนแรง การจะทำให้ความโกรธสงบลงนั้น ไม่จำเป็นต้องทำอะไรเลย เพียงแค่คนทำผิดกล่าวคำว่า “ขอโทษ” ตนเองพร้อมให้อภัย หรือถ้าเหตุการณ์จบแบบไม่สวย ก็นั่งนิ่งๆ ขับรถต่อไปสักพักอารมณ์โกรธก็จะค่อยๆ บรรเทา ลงได้เอง

สำหรับมุมมองเรื่องรถและพฤติกรรมในการขับรถ ก้องมองว่ารถเป็นเพียงภาพลักษณ์ภายนอก เช่นเดียวกับกับเวลาที่เราเจอคนๆ หนึ่ง ซึ่งเราก็เลือกจะมองเขาจากภายนอกก่อนเช่นกันว่าเขาเป็นคนอย่างไร รถก็เช่นเดียวกัน เราอาจจะคิดว่าคนขับรถแต่งเป็นคนขับเร็ว ปาดซ้ายปาดขวา ชอบลองของ แต่ในความเป็นจริงเท่าที่ก้องพบเห็น คนขับรถแต่งส่วนใหญ่ก็ไม่ได้เป็นอย่างที่กล่าวมา จึงมองว่าขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้ขับซึ่งมากกว่า ส่วนเรื่องการแสดงอารมณ์บนท้องถนนที่เป็นข่าวในสังคมทุกวันนี้ ก้องมองว่าไม่ใช่เรื่องปกติ เพราะมนุษย์เราควรจะสามารถควบคุมอารมณ์ตนเองได้ แต่กลับไม่ทำ เพราะมีเหตุผลว่าเรื่องเครียดจากการใช้ชีวิต หรือการสะสมความเครียดมากๆ จนเกินไป จึงแสดงพฤติกรรมเหล่านั้นออกมาในระหว่างที่การจราจรเริ่มมีความหนาแน่น

ก้องให้ข้อมูลเพิ่มเติมในช่วงเวลาของการสัมภาษณ์ว่ามีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงและอยากจะเล่าให้ฟัง ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ทำให้ก้องโกรธจนไม่สามารถควบคุมตัวเอง ได้แก่

เหตุการณ์แรก ก้องกำลังขับรถเข้าไปในซอยเสนานิคม ซึ่งมีแค่เลนเดียวที่รถจะขับเข้าออกได้ เพราะสองฝั่งมีรถจอดเต็มไปหมด ก้องขับรถเข้าไปในซอยได้ไม่นาน ก็มีรถสองแถวคันใหญ่สีแดงถอยรถออกมา ซึ่งก้องก็ไม่สามารถถอยรถออกได้ เนื่องจากมีรถคันหลังต่อท้ายอยู่ ก้องจึงบีบแตรยาวไปครั้งหนึ่งเพราะอีกนิตเดียวก็จะชนแล้ว แต่รถสองแถวไม่ยอมหยุดและชนรถของก้องเข้าอย่างจังจนหน้ารถยุบ อารมณ์ในตอนนั้นก้องโมโหมาก รีบเปิดประตูลงมาจากรถและมุ่งหน้าไปด่าคนขับรถสอง

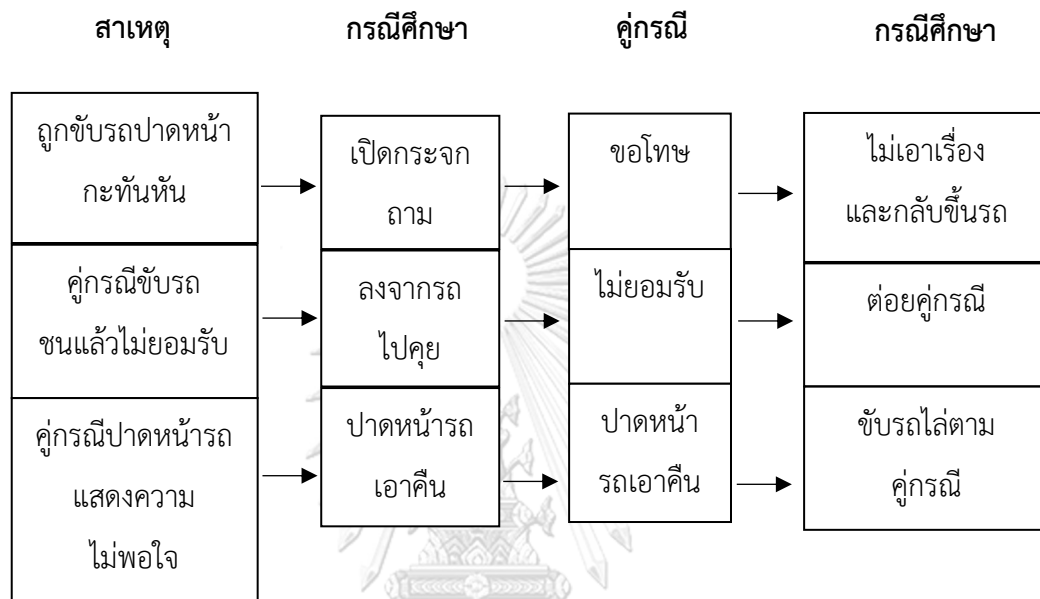
แถว ซึ่งคนขับสองแถวก็ลงมาด่าก้องกลับเช่นกัน โดยหาว่าก้องเข้าซอยมาไม่ระวังเอง พร้อมทั้งชี้หน้าด่า อารมณ์ของก้องในเวลานั้นกำลังคุกรุ่นมากจึงได้ตอยหน้าคนขับสองแถว ซึ่งก้องก็ถูกตอยกลับ และมีความซุกลมุน ตะลุมบอนเกิดขึ้น เขาล้มลงแล้วก็ลงไปต่อยกันต่อที่พื้น รู้ตัวอีกทีตอนวินมอเตอร์ไซด์เข้ามาจับแยกกัน หลังจากนั้นก็ต้องไปเคลียร์กันต่อที่โรงพัก ซึ่งวันนั้นนอกจากจะเจ็บตัว และเสียค่าปรับแล้ว กลับมาถึงบ้านยังโดนแม่ด่าซ้ำอีก

เหตุการณ์ที่ 2 ขับรถออกจากบ้านเพราะมีนัดทำรายการทีวีที่เกาะเกร็ดในช่วงเช้า จึงขับรถมาตามเส้นทางนราธิวาสเรื่อย ๆ จนถึงถนนแจ้งวัฒนะ ซึ่งต้องขึ้นสะพานข้ามวงเมืองทอง แต่ตนเองอยู่ในเลนซ้าย จึงรีบเบรกรถออกมาพร้อมกับให้สัญญาณไฟเขียวเพื่อจะได้ขึ้นสะพานได้อย่างทันที่ และคิดว่าตัวเองมองซ้ายมองขวาดีแล้วก่อนออกตัว แต่จู่ ๆ ก็มีเสียงแตรยาวพร้อมกับรถที่กำลังจะเบรก ซึ่งก็เบรกทันแบบหวุดหวิด เราคิดว่าอุบัติเหตุก็เลยลดกระจุกลงเพื่อขอโทษ แล้วก็ขับรถขึ้นสะพานไป และคิดว่าคงไม่มีอะไรแล้ว แต่ผู้ขับรถคันดังกล่าวกลับขับรถมาเทียบแล้วปาดหน้าในระยะกระชั้นชิดเสมือนจะเอาคิน ตนเองจึงเกิดอารมณ์โมโหและขับรถไปเทียบแล้วถามว่า “ขอโทษแล้วไม่จบหรือ อายากมีเรื่องก็ได้เลย” จากนั้นก็เกิดเหตุการณ์ขับรถปาดซ้ายปาดขวากันจนถึงแยกเลี้ยวเมืองนนท์ รถคันดังกล่าวจึงแยกทางไป

เหตุการณ์ที่ 3 เกิดขึ้นในขณะที่ก้องกำลังขับรถไปบางบัวทอง ผ่านเส้นสะพานพระราม 4 ซึ่งก้องขับรถไปตามปกติ จู่ ๆ ก็มีรถขับมาปาดหน้าจนก้องต้องเบรกอย่างกะทันหันแบบตัวโก่งของภายในรถกระจัดกระจาย แต่รถคันที่ปาดหน้ากลับไม่หันมาดูแม้สักนิด ก้องจึงเกิดอารมณ์โกรธอย่างมาก และตัดสินใจขับรถไล่ตามไปด้วยความเร็วสูงจนถึงสี่แยก รถคันนั้นอาศัยจังหวะหนีไปตอนรถจะติดไฟแดง ซึ่งก้องขับมาทันไฟแดงพอดี และเบรกอย่างกะทันหันเพื่อหยุดรถ แต่ด้วยความเร็วที่ขับมานั้นทำให้รถหมุนเป็นลูกข่างเกือบพลิกคว่ำ เหตุการณ์ในครั้งนั้นเรียกได้ว่าไล่ตามเขาจนตัวเราเกือบตาย

ทั้งนี้ กล้องบันทึกภาพในรถยนต์จับภาพในช่วงเวลาที่ใช้รถยนต์ซึ่งมีพฤติกรรมการขับที่ปกติในลักษณะเดียวกับที่ผู้วิจัยนั่งไปด้วยกันกับก้อง คือ ขับรถเร็วปานกลาง เปลี่ยนเลนบ่อย ทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน ก้องมักจะขับรถในช่วงเวลาสายๆ ของวันคือประมาณ 10.00 น. และช่วงเวลาบ่ายๆ ที่มีการจราจรย่านลาดพร้าวที่หนาแน่น แต่ไม่พบเหตุการณ์ที่ผิดปกติใดๆ ซึ่งสังเกตจากสีหน้าท่าทางในระหว่างการขับรถได้ว่า ก้องรู้สึกสบายๆ เป็นตัวของตัวเองมากเมื่ออยู่ในรถยนต์ของตนเอง เขาทำกิจกรรมทุกอย่างไปพร้อมๆ กันโดยที่ไม่หลุดโฟกัสจากการขับรถ เช่น ในขณะที่เขาฟังเพลง เคี้ยวหมากฝรั่ง ร้องเพลงตาม โยกหัวไปตามอารมณ์เพลง แต่สายต่ายังคงมองที่กระจกหน้ากระจกข้าง และกระจกหลังสลับไปมาตลอดเวลา เขาขับรถและใช้ความเร็วตามความหนาแน่นหรือ

โล่งของปริมาณรถข้างหน้า และไม่มีที่ท่าที่แสดงความรู้สึกหงุดหงิดมากนัก เมื่อถูกแทรกเลน เพราะเว้นช่องว่างระหว่างคันหน้ากับคันของตนเองค่อนข้างมาก เขาใช้สัญญาณไฟเมื่อต้องการเปลี่ยนเลน เลี้ยวรถ กลับรถ เพื่อบอกผู้ขับรถคันอื่นตลอดทางซึ่งแสดงออกว่าเป็นวิธีการที่เขาทำมานานจนคุ้นชิน โดยไม่ต้องหยุดคิดก่อน



5.4 กรณีศึกษาที่ 4 ประกอบอาชีพ Grab Taxi

กฤต ผู้ชาย รูปร่างสูงใหญ่ สูงเกิน 190 เซนติเมตร อายุ 44 ปี ขับรถโตโยต้า อัลติส (Toyota Altis) สีเทาเข้ม ประกอบอาชีพขับรถ Grab รับผู้โดยสาร หรือ Grab Taxi ซึ่งจะรับงานเฉพาะมีคำสั่งจากลูกค้า ไม่ได้รับลูกค้าตามทางพรวดหรือ ขับรถมานานกว่า 28 ปี โดยเริ่มขับรถครั้งแรกจากการที่พ่อสอนให้ขับรถยนต์ เมื่ออายุ 16 ปี และเริ่มขับอย่างจริงจังเมื่อซื้อรถฮอนด้า ซิตี้ (Honda City) มือ 2 เป็นรถคันแรกของตัวเองขณะอายุ 24 ปี กฤตเปลี่ยนรถยนต์มาแล้ว 2-3 คัน ถ้าไม่นับรวมรถประจำตำแหน่งที่เป็นรถมิตซูบิชิ ปาเจโร่ (Mitsubishi Pajero) กับรถโตโยต้า (Toyota Vigo) ที่ใช้ขับออกต่างจังหวัด ขึ้นเขาลงห้วยทุกสภาพอากาศเพื่อตรวจสอบสาขา ปัจจุบันกฤตเปลี่ยนอาชีพเป็น ขับ Grab Taxi จึงได้ใช้เส้นทางถนนทั่วกรุงเทพฯ เขากล่าวว่าจะเริ่มขับรถออกจากบ้านในเวลา 6.00 น. และกลับเข้าบ้านประมาณ 19.00 น. ฉะนั้นจึงใช้เวลาอยู่บนรถแทบทั้งวัน รถเปรียบเป็นแขนขาและอุปกรณ์ในการทำมาหากิน เป็นทุกอย่างของเขาตลอดระยะเวลา 3 ปีกว่าๆ ที่ซื้อรถคันนี้มาขับรับส่งผู้โดยสาร เขาจึงมั่นใจมากกว่าตนเองมีความเชี่ยวชาญในการบังคับรถ กฤต

กล่าวว่าคนส่วนใหญ่มักมีมุมมองว่า คนขับ Taxi ขับรถทวนประสาธ แต่ในความเป็นจริงแล้ว คนขับ Taxi ส่วนใหญ่มีทักษะการใช้รถใช้ถนนดีจึงสามารถใช้พื้นที่บนถนนได้ดีมากกว่า เขามองว่าคนขี่รถมอเตอร์ไซค์เป็นกลุ่มที่ขับรถเลวร้ายมากกว่า นอกจากนี้จะสังเกตได้ชัดมากกว่าคนขับรถยนต์ทั่วไปบนถนนก็ขับรถแย้มแต่แตกต่างกัน โดยเฉพาะเวลาที่ถนนมีรถน้อย รถไม่ติด สามารถทำเวลาได้

กฤตกล่าวถึงนิสัยของตนเองว่าเป็นคนอารมณ์ร้อน แต่ไม่แสดงออก ไม่ค่อยพูด ซึ่งทำให้คนที่ไม่ได้ใกล้ชิดจะคิดว่าเป็นคนเฉยๆ แต่ถ้าคนในครอบครัวจะรับรู้ว่าเป็นคนอารมณ์ร้อนมาก อ่อนไหวง่าย ไวต่อสิ่งที่มากระทบความรู้สึกโดยเฉพาะอารมณ์มาก เขาเล่าว่า ในเวลาปกติที่หมายถึงชีวิตประจำวันทั่วไป เขาเป็นคนมีแบบแผนในการใช้ชีวิต ค่อนข้างเป็นระเบียบ ฉะนั้นถ้าเกิดอะไรขึ้นขัดหูขัดตาจะหงุดหงิดง่าย ซึ่งถ้าหงุดหงิดต่อหน้าคนอื่นจะเฉย เยียบ แต่ถ้าคนในบ้านจะพูดเลย จะบ่นจนกว่าจะเข้าใจ จนกว่าจะยอมรับ เป็นคนเครียดง่าย เพราะเจอเหตุการณ์หนักๆ ติดต่อกันหลายด้าน กล่าวคือ กฤตเปลี่ยนงานมา 3 แห่งในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา ก่อนหน้านี้เขาเป็นผู้จัดการบริหารเงินเดือนแสนกว่าๆ แต่บริษัทปิดตัวลง จึงมาทำงานเป็นผู้จัดการโรงงาน เงินเดือน 60,000 จนกระทั่งเศรษฐกิจไม่ดี โรงงานปิดอีก จึงได้ตัดสินใจซื้อรถมาเพื่อขับ Grab Taxi ทหารายได้เลี้ยงครอบครัว เขากล่าวว่าความเครียดกับการทำงานสามารถแยกออกจากกันได้ โดยเฉพาะในตอนขับ grab รับผู้โดยสาร เขาจะไม่แสดงออกถึงความรู้สึกส่วนตัวใดๆ จึงมั่นใจว่าตัวเองควบคุมอารมณ์ได้ดี

ในเวลาขับรถส่วนใหญ่ กฤตจะฟังเพลง ไปพร้อมๆ กับดูจอมอนิเตอร์ตอบรับผู้โดยสาร คุยโทรศัพท์กับภรรยาและลูกบ้างผ่านสมอลทอล์คเวลาที่ไม่มีผู้โดยสาร แม้ว่าจะคุยไปด้วยขับไปด้วย แต่กฤตขับรถระวังมาก ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นมักมาจากคู่กรณี เขาไม่เคยเจออุบัติเหตุจากการขับรถ มีเพียงรถชนกันเล็กน้อยแต่คนไม่บาดเจ็บ เป็นคนอารมณ์ร้อนที่ไม่แสดงออก ไม่ค่อยพูด ซึ่งคนที่ไม่ได้ใกล้ชิดก็จะคิดว่าเขาเป็นคนเฉยๆ เยียบๆ แต่ถ้าคนใกล้ชิดจะรับรู้ว่าเป็นคนอารมณ์ร้อนมาก ไม่พอใจหนักๆ ซัดเปรี้ยวเข้าให้ทันทีได้ กฤตกล่าวต่อว่าเป็นคนไวต่อสิ่งที่มากระทบความรู้สึก โดยเฉพาะอารมณ์ของตัวเอง คือปกติเป็นคนมีแบบแผนในการใช้ชีวิต ค่อนข้างเป็นระเบียบ ฉะนั้นถ้าเกิดอะไรขึ้นขัดหูขัดตาจะหงุดหงิดง่าย ถ้าหงุดหงิดแต่อยู่ต่อหน้าคนอื่นจะเฉย เยียบ แต่ถ้าหงุดหงิดคนใกล้ชิดจะแสดงออกหรือพูดจะบ่นจนกว่าจะเข้าใจ จนกว่าจะยอมรับกัน กฤตมีเรื่องกังวลในการดำเนินชีวิตมากมาย แต่สามารถแยกความเครียดกับการทำงานออกจากกันได้ ยิ่งในตอนขับ grab รับผู้โดยสาร จะยังไม่แสดงออกถึงความรู้สึกส่วนตัวใดๆ จึงมั่นใจว่าตัวเองควบคุมอารมณ์ได้ดี เขาเชื่อมั่นว่าตนเองเป็นคนขับรถดี เพราะไม่เคยทำผิดกฎจราจร ระวังระวังมาก เพราะรักชีวิตตัวเอง และถือคติว่าต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร

ในวันที่ผู้วิจัยสังเกตการณ์การขับรถยนต์ของกฤต ช่วงเวลา 13.00 น. กฤตใช้เส้นทางผ่านถนนรามอินทรา แจ้งวัฒนะ งามวงศ์วาน ราชพฤกษ์ บางพลัด จนถึงสายใต้ใหม่ สังเกตได้ว่ากฤตมีความชำนาญในการขับรถยนต์ และการใช้เส้นทางต่างๆ นอกจากนี้ยังมีการใช้ GPS เพื่อช่วยดูปริมาณความหนาแน่นของการจราจรตลอดเส้นทาง โดยเขาพยายามหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีความหนาแน่น ขับรถค่อนข้างความระมัดระวัง ความเร็วเฉลี่ยอยู่ที่ 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีมาก เปิดไฟเลี้ยว ให้สัญญาณไฟตลอด เขาใช้ทุกสิ่งทุกอย่างที่ช่วยในการอำนวยความสะดวกในการขับรถ เปิดเพลงที่ฟังสบายๆ ในขณะที่ขับรถและมีผู้โดยสารในรถ ขับรถไปเรื่อยๆ บนถนนอย่างสบายๆ แต่เปลี่ยนเลนพร้อมกับให้สัญญาณไฟตลอด ช่วงถนนใดที่มีความคloggedตัวทางการจราจรจะขับเร็วขึ้นและเปลี่ยนเลนบ่อยขึ้นโดยที่ผู้โดยสารไม่รู้สึกว่าขับรถหวาดเสียวใดๆ

กฤตกล่าวกับผู้วิจัยอย่างจริงจังว่า การให้สัญญาณไฟเพื่อบอกคนขับรถคันอื่นเป็นมารยาทในการขับรถที่สำคัญมาก ส่วนการเปลี่ยนเลนเป็นเรื่องธรรมดาของการขับรถ แต่ไม่ควรเปลี่ยนเลนกระชั้นชิด ซึ่งสิ่งที่ไม่ควรทำนั้นกลับเป็นสิ่งที่พบเจอทุกวัน สอดคล้องกับที่ผู้วิจัยสังเกตเห็นว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ถูกปาดหน้ากะทันหัน หรือแทรกเข้าเลนโดยไม่ให้สัญญาณ กฤตจะกระพริบไฟใส่บิ๊บแตร แล้วก็สลดต่ำเป็นระยะ ซึ่งกฤตกล่าวว่า ถ้าถูกทำให้รู้สึกที่ไม่ปลอดภัย การกระพริบไฟใส่รถยนต์คันอื่นเป็นกรณีของการเตือน การบิ๊บแตรคือการตำ หากเปิดกระจกไปตำ คือหมดความอดทนกับมารยาทในการขับรถของคุณ และด้วยความที่กฤตใช้ทุกเส้นทางทั่วกรุงเทพฯ ทุกช่วงเวลาเร่งด่วน ขาดแค่ช่วงเวลากลางคืนเท่านั้นที่ไม่ได้ขับรถ ทำให้เขาจำพื้นที่ถนนทางกายภาพที่แตกต่างกันในแต่ละจุดได้ดี จำได้แม้กระทั่งว่าถนนตรงช่วงใดเป็นคอขวด ถนนช่วงใดจะถูกบิ๊บจนเหลือเลนเดียวเมื่อจะต้องขึ้นสะพานข้ามแยก กฤตพูดถึงสาเหตุที่ทำให้รถติดมากๆ บนช่วงถนนรามอินทรา งามวงศ์วาน และเกษตรนวมินทร์ ว่าเกิดจากสาเหตุหลักๆ คือถนนที่ไม่เหมาะสม มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าจนทำให้ปิดถนน 1 เลนเป็นช่วงๆ และถนนที่ถูกบิ๊บเมื่อจะขึ้นสะพานและลงสะพานทั้งบนถนนรามอินทรา และถนนแจ้งวัฒนะ ซึ่งการที่รถติดมากประกอบกับทุกคนมีภาระ ต้องเร่งรีบไปทำงาน เร็วน หรืออะไรก็ตาม ทำให้คนแต่ละคนทำทุกวิธีให้ตัวเองไปถึงจุดหมายให้เร็วที่สุด การแทรกเลนบนถนนแม้มีที่เหลือน้อยนิดจึงเกิดขึ้นตลอดเวลา และส่วนใหญ่ผู้ขับรถยนต์มักไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยวใดๆ ทำให้คนที่ขับรถตามด้านหลังต้องเบรกกันจนตัวโก่ง ซึ่งการขับรถแบบนี้ยิ่งช่วยเพิ่มให้รถติดมากขึ้นอีก ซึ่งส่วนมากจะบิ๊บแตรต่อกัน เพราะคนกรุงเทพฯ หน้าบางเกินกว่าจะลงมาทะเลาะกันบนถนน ถ้าลงมาคุยกันที่ถนนจะสันนิษฐานได้เลยว่าการกระทำของคุณั้นแย่มากจริงๆ

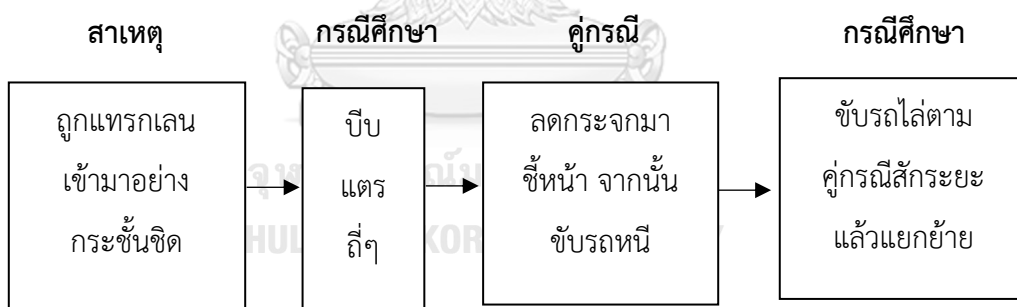
เมื่อขับรถมาถึงถนนรัตนาธิเบศร์ แยกที่จะเลี้ยวเข้าถนนติวานนท์ ช่วงเวลานั้นรถค่อนข้างคloggedตัวกว่าปกติ จู่ๆ มีรถกระบะเข้ามาขอแทรกเลนโดยไม่ให้สัญญาณไฟในลักษณะปาดหน้ารถ

ในระยะกระชั้นชิด แต่กฤตเฉยและอนุญาตให้ไปและขับรถไปต่อ ซึ่งเมื่อเข้าสู่ถนนติวานนท์ คู่กรณี คั้นดั่งกล่าวได้แทรกเลนอีกครั้งอย่างกระชั้นชิดมากกว่าในครั้งแรก จนกฤตต้องเบรกกะทันหัน และเกือบชนท้ายรถคันดังกล่าว กฤตแสดงอาการตอบโต้ด้วยการบีบแตรถี่ๆ ต่ำไป 2 ครั้ง ซึ่งคู่กรณี ไม่มีการโต้ตอบกลับ กฤตจึงขับรถต่อไปได้อีกประมาณ 2 ไฟแดงและต้องจอดรอไฟแดง บังเอิญ มากที่คู่กรณีที่จอดรอไฟแดงอยู่ข้างกันเป็นรถกระบะคันเดิม ฝ่ายนั้นเปิดกระจกมามองหน้ากฤต โดยที่ไม่ได้แสดงทีท่าว่าขอโทษ แต่เป็นการมองแบบหาเรื่องพร้อมทั้งชี้หน้ากฤต เขาจึงแสดงอาการ โต้ตอบทันทีด้วยการเปิดประตูรถลงไปเคาะกระจกคู่กรณีที่ยพยายามปิดกระจกรถหนี ซึ่งในจังหวะนั้น ไฟเขียวพอดี คู่กรณีจึงเร่งเครื่องขับรถหนี แต่กฤตพยายามขับรถไล่ตาม สักพักหนึ่งก็ลดระดับ ความเร็วลงเป็นการขับรถปกติ พร้อมทั้งหันหน้ามาขอโทษผู้วิจัย และชี้แจงว่าโกรธจนลืมตัวเพราะ การตอบโต้ของคู่กรณีจึงต้องขับรถไล่ตาม ถ้าขับตามทันคงได้แก้แค้น ได้ต่อยอีกฝ่ายแน่ๆ แต่พอตาม ไม่ทัน และใจเย็นลงแล้วจึงคิดว่าไม่ควรทำ อันตราย เวลาโกรธจะไม่มีสติเลย ฉะนั้นเขาจึงต้อง พยายามควบคุมอารมณ์ตัวเองไม่ให้โกรธ ซึ่งก็ทำได้ยาก โกรธบ่อยๆ เพราะมารยาทในการขับรถ ของคนในกรุงเทพฯ แย่มากกว่าปัญหาจราจรอีก สิ่งที่จะทำให้โกรธได้มากที่สุด คือการขับรถตัดหน้า แบบกระชั้นชิด เพราะทำให้รู้สึกได้ถึงความปลอดภัยต่อชีวิตและผู้โดยสาร อีกกรณีหนึ่งคือการขับ รถจี๊ท้าย แทรกเลนแบบไม่มีมารยาท และไม่ยอมรับว่าตัวเองผิด ซึ่งอาจมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ผู้ให้ ข้อมูลกล่าวว่า การขับรถประมาทมีผลต่ออุบัติเหตุ แต่พฤติกรรมการขับรถที่แย่มิผลต่ออารมณ์และ ความโกรธได้อย่างแน่นอนที่สุด ฉะนั้นวิธีการแสดงออกให้อีกฝ่ายรับรู้ คือ การบีบแตร ถ้าสั้นคือ การเตือน ถ้ายาวคือด่า แต่ถ้าโกรธมากๆ ก็จะเปิดกระจกไปด่า ชี้น้ำอีกฝ่าย

กฤตให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมในขณะสัมภาษณ์ว่า เขาให้ความสำคัญกับการใช้ถนน เพราะเป็น พื้นที่ที่มีการใช้งานร่วมกันของคนส่วนใหญ่ ถ้าคนทุกคนขับรถแบบตามอำเภอใจก็จะมีผลต่อคนที่ร่วม ทางได้ นอกจากนี้เขามองว่าการที่คนแต่ละคนขับรถดีหรือแย่งเกิดมาจากการลอกเลียนพฤติกรรม กันด้วย คือถ้าคนขับรถบนเส้นทางนี้ขับรถแบบเอาตัวรอด เห็นแก่ตัวเพื่อให้ไปถึงที่หมาย คนขับรถคัน อื่นก็มีแนวโน้มจะทำแบบเดียวกัน การหยุดรระหว่างคันที่แทบจะเกยกันโดยไม่คำนึงถึงกฎจราจรที่ ต้องห่างกันอย่างน้อย 60 เมตรจึงจะไม่เกิดอันตราย เพราะกลัวคันอื่นเสียบ กลัวจะไม่ได้ไปไว ก็เป็น พฤติกรรมที่กระทำตามๆ กัน ฉะนั้นแม้ว่ารถจะเป็นพื้นที่ส่วนตัวแต่ขับบนถนนที่เป็นทางสาธารณะ แม้ว่าจะไม่มีใครเคยมาบอกกล่าวหรือยืนยันว่ามันคือที่สาธารณะ แต่ทุกคนก็มีความรู้สึกดีๆ อยู่แล้ว ว่ามันคือพื้นที่สาธารณะ ฉะนั้นถ้าเราไม่ได้อยู่คนเดียว โอกาสจะกระทบกระทั่งก็มีสูงอยู่แล้ว ยิ่งอยู่ใน ภาวะกดดัน เร่งรีบ ทุกคนต่างก็พร้อมจะแสดงความเห็นแก่ตัวจนมีผลกระทบต่ออารมณ์คนขับรถคัน

อื่นด้วยอย่างแน่นอน กฤตมีมุมมองต่อรถว่าเป็นพื้นที่ส่วนตัวในเวลาที่ใช้งานมันอยู่คนเดียว แต่จะเปลี่ยนสถานะเป็นรถสาธารณะทันทีเมื่อเปลี่ยนโหมดเป็น Grab Taxi รับผู้โดยสาร ความเป็นรถสาธารณะที่เขาารู้สึกและรับรู้มีผลต่อการขับรถทำให้เพิ่มความระมัดระวัง ใส่ใจในทุกการกระทำและการขับรถ เพื่อป้องกันความผิดพลาดที่อาจจะเกิดขึ้นกับผู้โดยสารและคนที่ใช้นนร่วมกัน

กล้องบันทึกภาพในรถยนต์ของกฤต แสดงให้เห็นว่า กฤตเป็นคนขับรถสม่ำเสมอ คือใช้ความเร็วค่อนข้างคงที่ ไม่ได้ขับรถเร็วมากหรือช้ามาก เขาปฏิบัติตามกฎจราจร ให้สัญญาณไฟ และใช้แตรเพื่อเตือนรถคันอื่นเป็นระยะ สีหน้าท่าทางของกฤตมีท่าที่หงุดหงิดต่อรถที่ชอบแทรกเลนกะทันหัน แต่ไม่มีปฏิกิริยาที่แสดงออกว่าโกรธในช่วงที่กฤตรับผู้โดยสารและมีผู้โดยสารอยู่บนรถ เขามีท่าที่สบายๆ แต่ระมัดระวังด้วยการมองกระจกแทบตลอดเวลาเพื่อตรวจสอบสถานการณ์ทั้งข้างหน้า ด้านข้าง และด้านหลัง แต่ในช่วงเวลาที่เขาขับรถคนเดียว เขายังมีท่าที่สบายยิ่งขึ้น ด้วยการขับไปรับประทานอาหารง่ายๆ เช่น ข้าวเหนียวหมูπίง แชนด์วิช และคุยโทรศัพท์กับลูกและภรรยาไปด้วยจนเป็นกิจวัตรปกติ ซึ่งในช่วงเวลาที่ขับรถคนเดียวนั้น กฤตแสดงอาการหงุดหงิดด้วยการสบถคำ บ่นคนเดียวในรถบางระยะที่ถูกขับรถปาดหน้า แต่ไม่มีท่าที่แสดงถึงความรุนแรง หรือโกรธคูกรณีที่ปาดหน้า เพราะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ในระยะที่กฤตสามารถเบรกหรือหยุดรถได้ทัน



5.5 กรณีศึกษาที่ 5 ประกอบอาชีพสถาปนิก

รัก เป็นผู้ชายรูปร่างสันทัด ใบหน้าเป็นยิ้มตลอดเวลาบ่งบอกความเป็นความมีมนุษยสัมพันธ์ดี อายุ 32 ปี ประกอบอาชีพเป็นสถาปนิก บุคลิกภาพเรียบร้อย มีความเป็นตัวของตัวเอง แต่ไม่มีท่าทางก้าวร้าว เวลาพูดคุยค่อนข้างจะอ่อนโยน และใส่ใจในความรู้สึกของผู้ฟัง เขาพยายามเปลี่ยนคำพูดที่ดูรุนแรงให้ดูอ่อนลงในเวลาที่จะอธิบายเหตุการณ์ต่างๆ รักแนะนำตัวเองว่า ชีวิตปกติเป็นคนอารมณ์ดีที่มีความเป็นตัวของตัวเองสูงมาก อารมณ์แบบศิลปินที่คนทั่วไปเรียกว่าติสต์ ซึ่งเขาชอบรับเพราะอาชีพสถาปนิกทุกอย่างเริ่มต้นมาจากอารมณ์ก่อนว่า ชอบ ไม่ชอบ สวย ไม่สวย แล้วหลังจากนั้นค่อยหาเหตุผลมาสนับสนุน ในเวลาทำงาน รักมักจะมีอารมณ์หงุดหงิดเกิดขึ้นบ่อยๆ ซึ่งเวลาที่รู้สึกหงุดหงิดเขามักจะพาลกับทุกสิ่งทุกอย่าง อะไรก็ไม่เหมาะไม่เข้าตาไปหมดจนพาลทะเลาะกับเพื่อนร่วมงานบ่อยๆ อารมณ์โกรธก็เกิดบ่อยๆ เช่นกัน เพราะลักษณะงานที่ต้องทำเป็นทีม รักเคยโกรธแล้วผลอพุด แสดงอารมณ์ออกไป 2 ครั้ง ทำให้สถานการณ์ตึงเครียด ทำงานกับทีมลำบาก เมื่ออารมณ์เย็นลงแล้วต้องรีบไปเคลียร์ ไปขอโทษ แล้วก็พูดคุย หาแนวทางไม่ให้เหตุการณ์ที่จะพาไปสู่อารมณ์โกรธนั้นได้อีก เขากล่าวว่าอีกอารมณ์หนึ่งที่เกิดขึ้นบ่อยๆ คืออารมณ์เครียดและความวิตกกังวล ซึ่งทำให้เกิดความกดดัน วิธีแก้ไขคือ ต้องทำทุกๆ ทบพจนกว่าเราจะเข้าใจมันได้อย่างถ่องแท้ก็จะทำให้คลายกังวลลงไปได้ ทั้งนี้ ความเครียด ความโกรธ ความหงุดหงิด ความกังวลที่เกิดขึ้นมักจะเป็นเรื่องงาน ชีวิตส่วนตัวเป็นคนง่ายๆ สบายๆ เวลาที่มีอารมณ์อะไรก็ตาม มักจะเป็นคนฟังแล้วคิดหาเหตุผลก่อน คือเชื่อว่าคนเราทำอะไรต้องมีเหตุผลทั้งนั้น แต่เป็นคนหุ่นหันปลิ้นปล้อน เวลาโกรธมากๆ จะแสดงออกไปทันที โดยที่ไม่ใช้สมองในการสั่งการ ซึ่งก็คือความอ่อนไหว เขามีความรู้สึกไวกับทุกเรื่อง ถ้าไม่พอใจคนใกล้ตัวก็มักจะเลือกเงียบ ปล่อยผ่านไปก่อนจนกว่าจะอารมณ์เย็นแล้วค่อยกลับมาคุยใหม่ แต่ตรงกันข้ามกับเวลาขับรถที่พร้อมจะแสดงออกมาทันที เพราะเวลาขับรถเรคือผู้กำกับรถ กำกับเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นทุกอย่างถ้าไม่รวมกับสภาพแวดล้อมบนถนนขึ้นอยู่กับตัวเรากำหนด

รักเริ่มขับรถครั้งแรกประมาณอายุ 25 ปี ใช้รถบริษัทในการฝึกปรี่ฝีมือ จนมาเริ่มซื้อรถเป็นของตัวเอง คือ นิสสัน จู๊คซ์ (Nissan Joox) เมื่อประมาณ 5 ปีที่แล้ว รักกล่าวถึงรถที่สามารถสะท้อนความเป็นตัวตนของผู้ขับได้ เช่นเดียวกับที่รถของเขาสะท้อนบุคลิกภาพของเขา พร้อมทั้งชี้ชวนให้ผู้วิจัยสังเกตรูปลักษณ์ของรถไปพร้อมกับการกับฟังคำอธิบายว่า เส้นสายที่เป็นองค์ประกอบของรถรุ่นนี้มีความแปลกแบบโดดเด่น แต่ภายในรถกลับเป็นอีกแบบที่แตกต่างกัน ซึ่งถ้าคนมองจากข้างนอกจะมองรถได้หลายแบบ เหมือนอารมณ์คนที่มีทั้งดีและไม่ดี คล้ายๆ กับตัวเขาที่ดูภายนอกเป็นคนเฉยๆ อะไรก็ได้ แต่ในความเป็นจริงแล้วซ่อนความอารมณ์ร้ายไว้ภายใน รักเปรียบเทียบของเขากับหลายสิ่ง

ได้แก่ รถเป็นเพื่อนที่สามารถร้องไห้ด้วยได้ สามารถระบายอารมณ์ได้ รถเป็นสถานที่ที่ทำให้สงบลง จากอาการหงุดหงิดที่เจอมาภายนอกได้ บางครั้งก็รถเป็นพื้นที่หนึ่งที่ทำให้ผุดความคิดใหม่ๆ ในเรื่องงานออกมาได้ รักกล่าวว่าในแต่ละวันเขาใช้รถไปกลับประมาณ 2 ชั่วโมงเพื่อไปกลับบ้านและที่ทำงาน ระหว่างถนนล้าลูกกาก็บรามอินทรา รักมองว่าการขับรถคือทางเลือก การที่สามารถเลือกเส้นทางได้หลายเส้นทางทำให้ชีวิตมีสีสันกว่าการนั่งรถโดยสาร หากวันไหนเปิด Google map ดูแล้วพบว่าเส้นทางรถติด สามารถเลือกเปลี่ยนเส้นทางได้เลย ทำให้รักไม่รู้สึกรออะไรมากกับการใช้ถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน เพราะว่าได้วางแผนก่อนออกจากบ้านมาแล้ว แต่ถ้าบังเอิญเจอเหตุการณ์ไม่คาดฝัน ทำให้รถติดมากกว่าที่วางแผนไว้ ก็เปิด Google map ใหม่ เพื่อหาทางเลือกไปยังเส้นทางอื่นต่อได้ รักเชื่อว่าตนเองเป็นคนขับรถดี เพราะไม่ได้ฝ่าฝืนกฎจราจรใดๆ แม้ว่าจะเป็นคนขับรถเปลี่ยนเลนไปมาตลอดถ้ามีช่องว่างที่จะสามารถไปได้ เพราะไม่ชอบต่อคิวแต่ก็ไม่แยงคิว โดยมากขับรถค่อนข้างเร็วและมักจะอยู่เลนขวาตลอด ถ้าคันหน้าขับรถช้าจะจี๋ท้ายจนกว่าจะเร็วขึ้นหรือยอมให้แยงไปก่อน แต่ถ้าเกิดเลนข้างๆ ว่างจะเปลี่ยนเลนไปเลย ไม่มาขับจี๋ท้ายต่อให้เสียเวลา เพราะเกรงว่าอีกฝ่ายจะไม่พอใจจนแกล้งเบรกกะทันหันจนตัวเราเบรกไม่ทัน แต่คนใกล้ตัวทุกคนบอกเขาว่า ขับรถไม่ดีจนเวียนหัว อยากรอเอาเจียน เนื่องจากการโยกเปลี่ยนเลนบ่อยและตัดสินใจไวของเขา คำบอกเล่าเหล่านี้ไม่ได้มีผลต่อการขับขี่เพราะเขายังคงขับรถแบบเดิมแบบที่เป็นตัวเอง

รักกล่าวถึงเวลาขับรถว่าอารมณ์ที่เกิดขึ้นจริงๆ เกิดจากความหงุดหงิด เพราะการที่จะโกรธได้ต้องเห็นหน้าของคนขับรถอีกคันด้วย อีกอย่างคือการโกรธในเวลาขับรถมักจะต้องเป็นการสะสมความหงุดหงิดที่เกิดจากคนบนถนนทำไว้หลายๆ ครั้งจากหลายเหตุการณ์ตลอดเส้นทางจนอารมณ์ทะยานขีดสุดมากกว่า ฉะนั้นเวลาหงุดหงิดพวกที่ขับรถไม่ดี หรือขับรถเสี่ยง สิ่งที่ได้คือการนั่งบ่นต่ออยู่คนเดียวในรถ บีบแตรเตือนบ้าง บีบแตร 2 ครั้งเพื่อด่าบ้าง แต่ก็ไม่ได้ทำอะไรนอกเหนือจากนั้น เพราะมีคิดว่าถ้าไม่จำเป็นอย่าพยายามไปมีเรื่องกับคนที่ไม่รู้จักรักเพราะมันอันตราย แต่ก็ยังเผลอโกรธจนลืมตัวบ่อยครั้ง เวลาโกรธจะแสดงให้อีกฝ่ายรู้ว่าไม่พอใจ เช่น ปาดหน้าคินครั้งเดียว ขับรถไปเทียบเพื่อมองหน้าแล้วขับรถต่อไป เป็นต้น

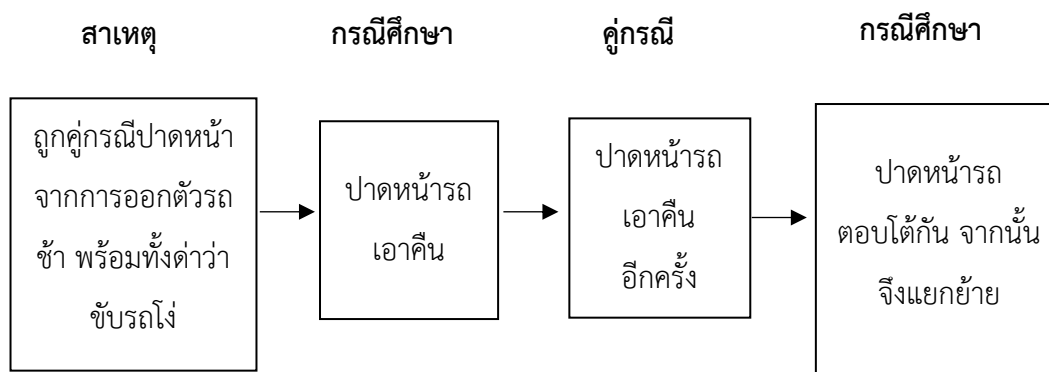
รักเล่าว่าตนเองชอบขับรถเมื่อมีเวลาว่างจึงมักจะขับรถไปทุกเส้นทางในกรุงเทพฯ แต่เส้นทางที่รักขับรถประจำ คือ เส้นทางนนทบุรี มอเตอร์เวย์ สะพานใหม่ แจ้งวัฒนะ รามอินทรา ซึ่งไม่ได้มีลักษณะทางกายภาพอะไรที่โดดเด่น เพราะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้า มีการปิดช่องจราจร 1 เลน และมีรถติดเหมือนกัน มีเส้นขาว เส้นทึบเป็นช่วงๆ ที่ทำให้หงุดหงิดบ้างเพราะทำให้ต้องไปเสียค่าปรับบ่อยๆ เขามองว่าถนนคือเส้นทางๆ หนึ่งที่คนขับรถทุกคนต้องใช้งาน ฉะนั้นถนนที่ไม่ดี ถนนที่รถติดมีผลแค่ทำให้หงุดหงิด ซึ่งจะเกิดขึ้นหากเราไม่เคยรู้มาก่อนว่าถนนเส้นนั้นจะมีรถติดขนาดนี้ แต่ถ้าเรา

ตรวจสอบเส้นทางมาแล้วว่ารถจะติด เราจะเข้าใจเพราะเรารู้มาก่อนแล้ว และมองว่าโดยธรรมชาติ แล้วทุกคนที่ใช้ถนนจะพยายามขับรถตามกฎจราจร ซึ่งอาจมีบางคันเท่านั้นที่ขับรถผิดแพกจนทำให้คนอื่นได้รับผลกระทบด้วย ผมไม่เคยพบเห็นการทะเลาะกันบนถนนของคนขับรถ เคยเห็นแต่กรณีลงไปคุยกันด้วยสาเหตุของการชนกันแล้วรอประกันมากกว่า รักกล่าวถึงเวลาขับรถว่าเป็นเวลาแห่งความสุขที่สามารถจะทำทุกสิ่งที่ต้องการได้ ฟังเพลง เล่นโทรศัพท์ คุยกับเพื่อน ผีกทักษะการขับรถและทักษะต่างๆ ที่เกี่ยวกับรถ เพราะรถเป็นพื้นที่ส่วนตัวของเขา แต่นอกรถคือถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ ดังนั้นการขับรถจึงหมายถึงการพาพื้นที่ส่วนตัวเราไปด้วยบนพื้นที่สาธารณะ ซึ่งแปลว่าในรถที่เป็นพื้นที่ส่วนตัวจะทำอะไรก็ได้ จะขับยังงี้ก็ได้ แต่การที่ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ ในแง่ความรู้สึกจะเหมือนมีกรอบที่ทำให้เราคิดถึงเรื่องกฎระเบียบ เรื่องความปลอดภัยของคนอื่นด้วย ทำให้มีกรอบจำกัดในการขับรถ มีวินัยในการขับรถมากขึ้น รักมองว่าพื้นที่ส่วนตัวกับพื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ในเชิงความรู้สึก จะมีผลต่ออารมณ์หรือไม่ขึ้นอยู่กับการนิยามของแต่ละคน สำหรับตัวเขามีผลเพียงแค่เรื่องกรอบที่เป็นกฎระเบียบและมารยาทในการใช้พื้นที่ร่วมกัน ไม่ได้มีผลต่ออารมณ์โกรธแค้น อาจจะทำให้หงุดหงิด และอาจจะทำให้เกิดความเสียดใจที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ รักกล่าวถึงสาเหตุที่เคยทำให้โกรธเวลาขับรถ ได้แก่ การถูกขับรถปาดหน้าแบบกะทันหัน เมื่อปีบแต่ร้ายกวนประสาทด้วยการเบรกรถหลายๆ รอบติดกัน ซึ่งรักตอบโต้ด้วยการขับรถออกไปเล่นข้างๆ แล้วขับเทียบรถคันนั้นเพื่อเปิดกระจกไปมองหน้า อีกฝ่ายมองตอบแบบกวน จึงขับเทียบแบบขับเทียบกันไปมา สักพักหนึ่งก็เลิก คือถ้าเริ่มรู้สึกที่ไม่สนุก เบื่อแล้วก็จะเลิก ซึ่งมันไม่น่าจะนานเกิน 2 นาทีในแต่ละครั้งที่เกิดขึ้น รักเคยเกิดอุบัติเหตุจากความประมาทของตนเอง ขณะกำลังขับรถข้ามสะพานข้ามแยกไปยังบึงสีแฉ่งวัฒนะในช่วงเวลาประมาณ 18.00 น. รักมีอาการหลับใน ซึ่งรู้สึกตัวตอนได้ยินเสียงเพื่อนร้องตกใจ ขณะที่ลืมตาทำของเขายังเหยียบคันเร่งบีรัดคันข้างหน้าอยู่ แต่รถที่รักชนเป็นรถกระบะยกสูง จึงไม่เป็นอะไรเลย ในขณะที่รถรักบุบ ยุบเป็นรู คู่กรณีจึงไม่ได้เอาเรื่องรัก

ในวันที่ผู้วิจัยสังเกตการณ์การขับรถของรักเป็นช่วงเวลาเช้า ประมาณ 08.30 น. ซึ่งรักต้องเดินทางจากรามอินทราไปหาลูกค้าที่ถนนลาดกระบังและถนนร่มเกล้า จึงเดินทางออกเส้นมอเตอร์เวย์ซึ่งโดยทั่วไปคนขับรถเส้นทางนี้จะขับรถกันเร็วอยู่แล้ว รักขับรถความเร็วเฉลี่ยประมาณ 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในช่วงแรกๆ เมื่อขับไปสักพัก และมีความคุ้นเคยกันแล้ว รักเริ่มเร่งความเร็วขึ้นเรื่อยๆ สังเกตได้ว่าความเร็วในการขับรถประมาณ 130 กม./ชม. อยู่หลายช่วงขณะสังเกตได้ว่าตามปกติเป็นคนขับรถเร็ว สายตามองไกล เมื่อมีที่ว่าง หรือถนนโล่งจะเปลี่ยนเลนเสมอค่อนข้างใจร้อน ไม่ชอบบรออะไรนาน หากต้องต่อคิวรถคันอื่นเกิน 3 คันจะต้องหาทางเปลี่ยนเลนออกไป แต่เป็นคนขับรถที่ให้สัญญาณไฟ เปิดไฟเลี้ยวเป็นการให้สัญญาณรถคันอื่นก่อนออกตัว

ตลอดเวลา ในขณะที่ขับรถจะมีความสบายๆ ผ่อนคลาย คล้ายๆ กับการนั่งเล่นบนโซฟาในห้องนั่งเล่น เอนหลังเกือบจะนอน แต่เมื่อบังคับพวงมาลัยแบบหลวมๆ จังหวะการเปลี่ยนเลนมีความสบายๆ ไม่มีการชะงักดูเส้นทางใดๆ รักกล่าวว่าเวลาขับรถ เขามักจะมีความโกรธจากความหงุดหงิดซ้ำๆ ที่เกิดจากการกระทำของคนอื่น ไม่ได้เกิดขึ้นทันที มีเพียงบางครั้งที่โกรธทันทีเพราะขับรถปาดหน้าจนเกือบจะชนรถตัวเอง ระหว่างทางไปและกลับ ปริมาณรถเยอะแต่ขับได้อย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งขับรถกลับมาถึงถนนรามอินทราในช่วงเวลาประมาณ 14.00 น. ที่มีรถติดเป็นระยะๆ รถทุกคันพยายามที่จะขับให้ชิดคันหน้าเพื่อไม่ให้มีช่องว่างจนคันอื่นแทรกได้ รักขับรถอยู่เลนกลาง ในขณะที่เลนทางขวามือก็มีรถตลอดแต่ค่อนข้างช้า จังหวะหนึ่งหลังสัญญาณไฟเขียว คันหน้าออกตัวไปแล้วแต่รักออกตัวช้า เสียวินาที ทำให้มีรถกระเบะขับปาดหน้าอย่างกะทันหัน แล้วยังเปิดกระจกมาด่าว่าชักช้า ขับรถโง่ รักตอบโต้ทันทีด้วยการทรกไปทางขวาเพื่อขับรถไปปาดหน้าคนขับรถกระเบะคันดังกล่าวแล้วขับออกทันที ซึ่งอีกฝ่ายไม่ยอมจึงขับรถแทรกเลนขวามาเพื่อขับรถเทียบแล้วมองหน้ารัก จากนั้นปาดหน้าอีกครั้งในระยะกระชั้นชิดอีก รักจึงขับรถปาดหน้าเอาคืนอีก ขับรถปาดกันไปมาอยู่หลายนาที แล้วต่างคนต่างแยกย้ายกันไป ซึ่งหลังจากเหตุการณ์จบลง รักกล่าวว่าโกรธเพราะคู่กรณีเปิดกระจกมาด่า ไม่ได้โกรธเพราะการถูกขับรถปาดหน้าจากความชักช้าของตนเอง

กล้องบันทึกภาพในรถยนต์แสดงให้เห็นถึงวิธีการขับรถของรักที่ขับรถแบบสบายๆ มีการเปลี่ยนเลนเมื่อถนนด้านหน้าว่างเกือบตลอดเวลา รักเปลี่ยนเลนบ่อยแม้ในช่วงที่ถนนมีช่องว่างเพียงเล็กน้อยก็ไม่นับอุปสรรค เมื่อเปลี่ยนเลนแล้ว สายตารักก็จับจ้องถนนข้างหน้าเพื่อเปลี่ยนเลนอีก หากช่องจราจรที่ตนเองอยู่ไม่เลื่อนไหล หรือรู้สึกว่ารอดติด เขาบีบแตรเตือนผู้ขับคันอื่นบ้างแต่ไม่ค่อยบ่อย รักใช้โทรศัพท์เพื่อเปิด GPS ตรวจสอบเส้นทางบ่อยครั้งที่เปลี่ยนเส้นทาง สีหน้าไม่ค่อยแสดงความหงุดหงิดหรือโกรธในขณะที่ขับรถ เนื่องด้วยสถานการณ์บนถนนดำเนินไปตามปกติ



5.6 กรณีศึกษาที่ 6 ประกอบอาชีพรับราชการ

สิงห์ เป็นผู้ชายที่มีบุคลิกภาพเรียบร้อย สุขภาพและสุขุม อายุประมาณ 39 ปี เป็นข้าราชการปฏิบัติงานอยู่ภายในศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ ในช่วงเวลาหลังเลิกงาน สิงห์กำลังเดินทางกลับบ้านซึ่งอยู่ห่างจากที่ทำงานประมาณ 15 กิโลเมตร โดยมีผู้วิจัยขอติดรถกลับด้วย เนื่องจากเป็นทางผ่านและใช้เส้นทางเดียวกัน ผู้วิจัยสังเกตเห็นว่าการขับรถของสิงห์นั้น เป็นการขับรถแบบสบายๆ ขับรถไปตามเส้นทางเรื่อยๆ และจะไม่มีอาการเปลี่ยนช่องทางการจราจรหากไม่มีความจำเป็น เมื่อสอบถาม สิงห์ให้เหตุผลว่าพื้นที่บนถนนแจ้งวัฒนะไม่อำนวยต่อการเปลี่ยนเส้นทางจราจรบ่อยๆ และสิงห์มีทัศนคติว่า ยิ่งเปลี่ยนช่องทางการจราจรก็จะยิ่งทำให้เกิดการเสียเวลามากขึ้น อย่างน้อยๆ 10 วินาที/คน ทั้งคนที่ขอเข้าเลนและคนที่อยู่ภายในเลนการจราจรนั้น และถ้ามีคนทำแบบนี้ 10 คันขึ้นไปก็จะยิ่งสูญเสียเวลาที่ไปกับการหยุด การแทรก เพิ่มขึ้นอีกเป็น 1 นาที และที่สำคัญตลอดเส้นทางนั้นมีผู้ขับขี่ที่มีการขอเปลี่ยนเลนมากกว่า 2 ครั้งแน่นอน ฉะนั้นเวลาที่สูญเสียไปเมื่อคิดรวมๆ กันแล้วจะส่งผลทำให้การจราจรที่ติดอยู่แล้วนั้นจะยิ่งติดมากขึ้นกว่าเดิม เมื่อสิงห์กล่าวถึงตรงนี้ ผู้วิจัยจึงตั้งคำถามว่าการที่สิงห์คิดแบบนี้จะส่งผลทำให้สิงห์ต้องใช้เวลารอบนท้องถนนนานกว่าคนอื่นหรือไม่ สิงห์ให้คำตอบว่า อาจจะนานกว่าคนอื่นบ้างประมาณสัก 10 - 15 นาที แต่ข้อดีคือช่วยลดโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าคนอื่นแน่นอน จากการพูดคุยในช่วงเวลาสั้นๆ ผู้วิจัยพบว่า สิงห์มีทัศนคติต่อคำว่าจิตสำนึกในพื้นที่สาธารณะที่ดี และมีความเคารพสิทธิของผู้อื่นอย่างแรงกล้า เห็นได้จากตลอดระยะเวลาที่ขับรถยนต์ สิงห์ได้กล่าวย้ำเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นระยะ

ระหว่างทาง มีเหตุการณ์เกิดขึ้น เมื่อสิงห์ถูกขับรถปาดหน้าแบบระยะใกล้และกระชั้นชิด แต่สิ่งที่เขาทำกลับเป็นเพียงการบีบแตรถี่ๆ การเปิดไฟกระพริบ และไม่ได้มีเหตุการณ์ความรุนแรงอะไรเกิดขึ้นต่อ จากที่พูดคุยและสังเกตการณ์ระหว่างทาง สรุปได้ว่าสิงห์จะโกรธ หรือมีอารมณ์โกรธในขณะที่ขับรถยนต์ได้นั้น มีสาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การไม่คำนึงถึงมารยาทที่ควรกระทำในพื้นที่สาธารณะ และการไม่ยอมรับผิดของผู้ขับขี่มากกว่าสภาพแวดล้อมบนท้องถนนที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ สิงห์ยังกล่าวเพิ่มเติมว่า ความมีน้ำใจ และความเอื้ออาทรต่อกันบนท้องถนนเป็นสิ่งที่คนขับรถในกรุงเทพฯ ไม่มี ซึ่งแตกต่างกับคนขับรถในพื้นที่ต่างจังหวัดที่แม้จะขับรถด้วยความเร็วแค่ไหน แต่ก็มีน้ำใจที่จะให้ทาง หรือพร้อมที่จะให้อภัยเมื่อมีเกิดเหตุการณ์หรืออุบัติเหตุบนท้องถนน สิงห์จึงมองว่า พฤติกรรมขับรถของคนกรุงเทพฯ เกิดจากสังคมที่เร่งรีบ และความเห็นแก่ตัวแบบคนเมืองทุนนิยม รวมถึงพฤติกรรมที่ปฏิบัติตามๆ กันมา จนกลายเป็นพฤติกรรมหรือนิสัยในการขับขี่ที่เห็นแก่ตัว เมื่อฟังจากที่สิงห์พูด ผู้วิจัยจึงเกิดความรู้สึกอยากทราบอารมณ์ส่วนตัว สิงห์กล่าวว่า ตนเองเป็นคนอ่อนไหวง่ายเฉพาะกับบางเรื่องเท่านั้น คือต้องเป็นเรื่องที่กระทบ

จิตใจมากจริงๆ เช่น เรื่องงาน หรือเรื่องส่วนตัวที่มันใกล้ตัวมากๆ โดยปกติแล้วจะเป็นคนที่ไม่แสดงออกว่าอยู่ในอารมณ์ไหน หมายถึง ไม่ได้ตั้งใจที่จะแสดงอารมณ์ แต่สีหน้าหรือแววตามันก็จะแสดงออกไปเอง ยิ่งถ้าเวลาที่ไม่พอใจแววตาจะแสดงออกชัดเจนมาก และยากที่จะอธิบายความรู้สึกให้คนบุคคลรับฟังได้ สิ่งหนึ่งเชื่อว่าการถูกเลี้ยงดูมาจากพื้นฐานที่แตกต่างกัน การสื่อสารหรือการอธิบายเพื่อให้เกิดความเข้าใจเหมือนกันเต็มร้อยนั้นเป็นไปได้ยาก ส่งผลทำให้สิ่งที่ไม่ชอบการอธิบายชีวิตประจำวันของสิ่งที่จะเครียดเรื่องงานมากกว่าเรื่องส่วนตัว เมื่อเครียดเรื่องงานจะพยายามหาเหตุผลว่าเพราะอะไร หาแนวทางแก้ไขปัญหา ถ้าแก้ไขแล้วไม่ดีขึ้นก็ยอมรับผลนั้น และไม่นำเอากลับมาคิดต่อ หากเป็นเรื่องส่วนตัวเขาเลือกจะปล่อยวาง ไม่คิดมากจนเกินความจำเป็น แม้จะปล่อยวางไม่ได้ทั้งหมดก็ตาม สิ่งหนึ่งกล่าวว่า อารมณ์ที่มีผลกับชีวิตมากที่สุดคืออารมณ์ความเครียด เพราะความเครียดจะอยู่กับเราทุกวัน และทุกวันที่มาทำงานก็ทำให้มีเรื่องเครียดตลอด แต่ต้องควบคุมตัวเอง และสิ่งคิดว่าตนสามารถควบคุมอารมณ์ตัวเองได้ดีในระดับหนึ่ง คือ รู้จักเก็บ รู้จักแสดงออกในปริมาณที่เหมาะสม

ขณะที่รถกำลังติดไฟแดงอยู่นั้น สิ่งหนึ่งเหลือบไปเห็นว่ามีเด็กผู้ชายคนหนึ่งขับรถจักรยานยนต์มาจอดข้างๆ เพื่อรอสัญญาณไฟ ทำให้สิ่งหนึ่งนึกถึงวันที่ตนเองเริ่มหัดขับรถครั้งแรกตอนอายุ 15 ปี สิ่งหนึ่งเล่าว่าตนได้เริ่มจากการขับรถจักรยานยนต์ก่อน ซึ่งเด็กต่างจังหวัดส่วนมากต้องขับเป็น และสังเกตการขับรถยนต์จากผู้เป็นพ่อ แล้วจึงลองหัดขับเอง เมื่อพ่อเห็นว่าขับได้แล้วจึงได้ขับรถแทนพ่อบ้าง โดยเริ่มขับรถยนต์อย่างจริงจัง อายุก็ประมาณ 30 ปีแล้ว สิ่งหนึ่งบรรจุเข้ารับราชการในกรุงเทพฯ จึงนำรถโตโยต้า โคโรน่า มาขับเพื่ออำนวยความสะดวก เขาได้ขับอยู่ประมาณ 4 ปี ก่อนเปลี่ยนรถคันใหม่เป็นโตโยต้า วีออส ซึ่งเป็นคันที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน และใช้มานานกว่า 8 ปีแล้ว สิ่งหนึ่งขับรถประมาณ 2 ชั่วโมง/วัน เพราะบ้านกับที่ทำงานไม่ได้ห่างกันมาก เส้นทางที่ใช้ประจำ คือ เส้นทางไปกลับระหว่างบ้านและที่ทำงาน และจะขับรถยนต์เฉพาะในช่วงวันเสาร์ - วันอาทิตย์พักหลังเพิ่มเส้นทางไปบ้านแฟน คือ ถนนวิภาวดี ดอนเมือง แจ้งวัฒนะ รัตนาธิเบศร์ บางใหญ่ ซึ่งจะขับรถไปวนมาอยู่แค่ถนนเส้นเหล่านี้ สิ่งหนึ่งมองว่ารถคืออุปกรณ์ชิ้นหนึ่งที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้เรา เสมือนเป็นเพื่อนที่ไปไหนมาไหนกับเราทุกที่ และเมื่อผู้วิจัยสอบถามเรื่องการใช้รถใช้ถนน สิ่งหนึ่งกล่าวว่าตัวเองเป็นคนขับรถที่ดีในระดับพอใช้ เพราะก็ทำผิดกฎจราจรบ้าง ไม่ได้ตรงเป๊ะตลอดเวลา พักหลังเริ่มรู้สึกท้อว่าสายตาไม่ค่อยดี การตัดสินใจจึงช้าลง ทำให้รู้สึกได้ว่าตัวเองมีการตอบสนองที่ช้าลงในเวลาขับรถ แต่โดยส่วนตัวแล้วตนเป็นคนจริงจังเรื่องการขับรถให้ถูกตามกฎหมายจราจร เพราะมองว่าเราไม่ได้ใช้รถบนถนนคนเดียว การขับรถแบบตามใจฉันจึงไม่ใช่สิ่งที่ควรกระทำ สำหรับสิ่งหนึ่งการบีบแตรส่วนใหญ่จะเป็นการเตือนรถคันหน้าหรือคันข้างๆ ถ้าหงุดหงิดจะเริ่มต้นด้วยการกระพริบไฟ บีบแตรถี่ๆ และถ้าเป็น

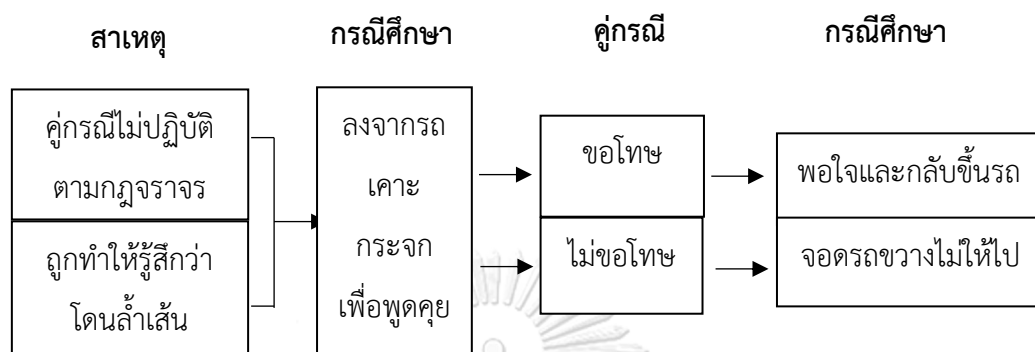
ช่วงเวลากลางคืนก็จะเปิดไฟสูงใส่ นั่นคือเริ่มมีอารมณ์โกรธแล้ว และถ้าโกรธมากๆ สิ่งที่จะขับรถแข่งแล้วไปจอดข้างหน้าเพื่อลงจากรถไปเคาะกระจกพูดตรงๆ ว่า “คุณจะไม่ขับรถแบบนี้ไม่ได้” ซึ่งคนที่โดนเคาะกระจกก็ยอมรับฟัง และไม่ได้มีปัญหาอะไร สิ่งหนึ่งกล่าวว่า “ผมเชื่อว่าทุกคนรู้ว่าตัวเองทำอะไรอยู่ ทำถูกหรือทำผิด ฉะนั้น การบอกให้เขารู้ว่าเขาทำผิดเป็นเรื่องที่ดี” ระหว่างการสนทนาอยู่นั้น การเปลี่ยนแปลงได้เกิดขึ้นตามจังหวะที่อำนวยให้ สิ่งต่อคือเปิดไฟเลี้ยว แล้วจึงค่อยออกตัว และกล่าวว่า “ผมไม่ชอบพวกที่ขับรถแข่งคิ้ว เพราะถือว่ามีเจตนากระทำ คนพวกนี้คือพวกไม่เคารพกฎ ไม่มีมารยาท และผมจะไม่ยอมคนพวกนี้” ผู้วิจัยสังเกตเห็นว่า สิ่งที่ไม่ค่อยเบรกแบบกะทันหัน ยกเว้นว่าคันหน้าจะเบรกก่อนจึงจะต้องเบรกตาม สิ่งเล่าต่อว่าประเด็นเรื่องการแก้แค้นก็มีบ้าง เช่น เวลาเจอคนขับปาดหน้าแล้วตนบีบแตรด่า บางทีก็มีปฏิกิริยาสนองกลับมากด้วยการเปิดกระจกแล้วมองหน้าหรือบีบแตรกลับบ้าง บางครั้งสิ่งที่จะขับปาดหน้าคันแบบกระชั้นชิดบ้าง เพื่อให้ได้รับความรู้สึกเวลาที่โดนปาดหน้าบ้าง ซึ่งบางครั้งก็คิดทบทวนกับตัวเองเหมือนกันว่าทำแล้วได้อะไร สำหรับการขับรถในช่วงเวลาเร่งด่วนนั้น ตนไม่ได้รู้สึกอะไรมาก มีบ้างที่จะรู้สึกหงุดหงิดใจแต่ก็ต้องยอมรับ และหากิจกรรมทำ เช่น ฟังเพลง หรือแม้แต่การทานข้าวในรถไปด้วย การขับรถทุกวันก็อารมณ์โกรธทุกวันเช่นกัน จะโกรธมาหรือน้อยขึ้นอยู่กับว่าเจอเพื่อนร่วมทางแบบไหน ซึ่งน่าจะเรียกว่าอารมณ์หงุดหงิดมากกว่า กรณีที่เจอรถที่ขับแบบไม่มีมารยาท สิ่งหมักจะบ่นอยู่คนเดียวในรถ แต่ถ้าวันนั้นมีคนนั่งมาด้วยตนก็บ่นให้คนในรถฟัง แต่ถ้าโกรธมากๆ ก็จะทำบางอย่างให้คู่กรณีรู้ เช่น การบีบแตรถี่ๆ กระจกปริบไฟ เปิดไฟสูง ลงไปเคาะกระจก ตามที่ได้เล่าไปก่อนหน้าแล้วบอกไปแล้ว พร้อมกับย้ำว่าไม่ชอบประเภทที่ขับปาดหน้าโดยไม่ให้สัญญาณ และพวกที่ชอบแซงคิ้ว เพราะเป็นการกระทำโดยเจตนาและสันดาน และถือเป็นการล้ำเส้นตนเอง คือ ทำให้ตนเสียสิทธิ์ในการที่จะไปถึงที่หมายได้ไว เสียสิทธิ์ในการได้ไปก่อนที่ที่ต่อคิวมาก่อน

สิ่งหม่อมองว่า รถประเภทไหน ยี่ห้ออะไร หรือสมรรถนะดีขนาดไหน ไม่ใช่ประเด็นสำคัญ แต่สำคัญที่พฤติกรรมของคนขับมากกว่า นิสัยพื้นฐานหรือสันดานที่จะเป็นตัวบ่งบอกว่าบุคคลนั้นขับรถเป็นอย่างไร เมื่อมีคนอื่นไม่พอใจการขับรถของตน ตนก็จะลดกระจกเพื่อขอโทษ เพราะเรามองว่าการยอมรับผิดในสิ่งที่ทำผิดจริง เป็นมารยาทที่พึงกระทำในพื้นที่ที่เราใช้ร่วมกับผู้อื่น ในสังคมปัจจุบันนี้ การแสดงความโกรธเป็นเรื่องที่พบเห็นจนชินตา แต่เราไม่ควรคุนชินถึงขนาดเก็บมากระทำตาม เวลาที่เกิดปัญหาขึ้น ทั้งสองฝ่ายต่างก็ไม่มีใครยอมรับผิด ปัญหาการทะเลาะวิวาทจึงเกิดขึ้น ถึงขนาดที่ใช้อาวุธกันเลย ซึ่งสิ่งหม่อมองว่าเป็นการกระทำที่เกินกว่าเหตุ สิ่งหนึ่งกล่าวว่า “พื้นที่” คือพื้นที่ที่เราใช้งานและใช้ประโยชน์จากมัน ซึ่งหากจะแยกว่าเป็นคือพื้นที่แบบไหน ก็ต้องขึ้นอยู่กับแต่ละคนจะให้คำนิยาม เมื่อมองภาพรวมคนส่วนใหญ่ถือว่าขับรถดี ทำตามกฎระเบียบจราจร มีเพียงส่วนน้อยที่ขับรถ

แบบไม่สนใจกฎระเบียบ และเอาความต้องการของตนเองเป็นที่ตั้ง ซึ่งคนส่วนน้อยนี้เองที่จะทำให้เกิดเรื่องทะเลาะวิวาทขึ้นบนท้องถนน สภาพแวดล้อม ทั้งปริมาณรถที่หนาแน่นและพฤติกรรมการขับรถของคนผู้ร่วมใช้ถนน ย่อมมีผลต่อพฤติกรรมในการขับรถของคุณบุคคล และขึ้นอยู่กับการเรียนรู้การขับรถของคุณคนนั้นด้วย กล่าวคือ แม้อยู่ในสภาพพื้นที่เดียวกันก็ไม่ได้หมายความว่าทุกคนจะขับรถแย่หรือดีได้เหมือนกัน สำหรับมุมมองเรื่องพื้นที่ส่วนตัว สิ่งหนึ่งมองว่าเป็นพื้นที่ของเรา เพราะเราใช้บอช้อเองอะไรก็ตามที่เราใช้เงินซื้อเพื่อเป็นของตนเอง ก็ถือเป็นพื้นที่ส่วนตัวของเรา เช่น เวลาที่เราไปทานข้าวในร้านอาหาร โต๊ะที่เรานั่ง เราจ่ายเงินค่าใช้บริการ ในช่วงเวลาที่เรายู่ในร้าน โต๊ะนั้นก็ถือเป็นพื้นที่ส่วนตัวของเรา ซึ่งใครจะมาล้ำเส้นไม่ได้ ส่วนพื้นที่สาธารณะ คือ พื้นที่ที่เราใช้งานร่วมกับคนอื่น ไม่ได้เสียเงินซื้อ เราก็ต้องเคารพกฎ กติกา มารยาทในการใช้พื้นที่นั้นๆ และแม้ว่ารถจะเป็นพื้นที่ส่วนตัวของเรา เราจ่ายเงินซื้อมา แต่เราก็ขับรถอยู่บนทางที่เราไม่ได้ซื้อมา จึงเรียกได้ว่าถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ ฉะนั้น เราจึงต้องเคารพกฎระเบียบ และมีมารยาทในการใช้พื้นที่บนถนนด้วย ประเด็นเรื่องการจอดรถในที่ห้ามจอด ก็มีผลทำให้เกิดความหงุดหงิด หรือความโกรธได้ เพราะมันเป็นการละเมิดต่อกฎเกณฑ์ในการใช้พื้นที่สาธารณะ ถือเป็นการล้ำเส้น ทำให้ผู้อื่นเสียสิทธิและเดือดร้อน โดยสิ่งที่ได้เล่าถึงเหตุการณ์ในอดีตที่เจอ เป็นเหตุการณ์ที่มีคนจอดรถริมทางหลวงเพื่อลงไปซื้อของกิน รถคันหนึ่งเกิดความไม่พอใจ จึงแกล้งขับเฉี่ยวหุกระจกโดยไม่ลงมาตุ ซึ่งเจ้าของรถก็ไม่รู้ตัวด้วยซ้ำ เรารู้เพราะก่อนจะขับไปเฉี่ยว รถคันดังกล่าวได้เปิดกระจกเพื่อชี้ให้เห็นว่ามีรถคันหนึ่งจอดอยู่ริมทาง หลังจากนั้นสิ่งก็เล่าเหตุการณ์ที่น่าประทับใจว่า เหตุการณ์ได้เกิดขึ้นช่วงเวลาเย็นใกล้ค่ำแล้ว สิ่งขับรถไปบนถนนเส้นพระราม 5 ขณะอยู่บนเลนขวาของถนน เกิดมีรถกระบะคันหนึ่งขับรถชนรถจักรยานยนต์คันหน้า แล้วขับหนีไปเลย รถจักรยานยนต์เป็นผู้หญิงและได้รับบาดเจ็บทั้งคนขับและคนซ้อนท้าย สิ่งจึงลงไปมาช่วยและพาไปส่งโรงพยาบาล ในขณะที่รถจักรยานยนต์อีกคันได้ช่วยขับตามไปดูป้ายทะเบียนรถที่ชนแล้วหนี จนสามารถแจ้งความและตามจับรถกระบะคันนั้นได้ ซึ่งสิ่งหนึ่งมองว่า เรื่องดีๆ แบบนี้ทำได้ยากในสังคมของคนกรุงเทพฯ

กล้องบันทึกภาพในรถยนต์ของสิ่งหนึ่งแสดงให้เห็นว่า สิ่งขับรถสภาพเช่นเดียวกับลักษณะนิสัย และบุคลิกภาพของตัวเอง สิ่งขับรถในช่องจราจรของตนเองโดยแทบไม่เปลี่ยนเลนเมื่ออยู่บนถนนตลอดเส้นทางแจ้งวัฒนะ วิภาวดี และดอนเมืองที่เขาขับผ่านทุกวัน ซึ่งถนนเส้นนี้มีรถติดตลอดเส้นทางในทุกครั้งที่สิ่งขับรถมาทำงานหรือขับรถกลับบ้าน สิ่งให้ทางรถคันอื่นที่เปิดไฟขอทางเสมอ แต่จะไม่ให้ทางสำหรับรถที่ไม่ให้สัญญาณไฟเพื่อขอทางก่อนโดยการเร่งความเร็วเพิ่มขึ้นเพื่อเป็นการแสดงออกว่าไม่ให้ทาง ด้วยสภาพทางกายภาพของถนนทำให้สิ่งขับรถค่อนข้างช้า แต่สายตาต้องจับจ้องบนถนนและคอยพยายามหลีกเลี่ยงมอเตอร์ไซค์ที่แทรก ปาดหน้าตลอดเวลา ตลอดเวลาการขับ

รถ สิ่งที่ไม่มีการแสดงออกว่าโกรธ หากหงุดหงิดคนขับรถที่แทรกมาข้างหน้าก็มีอาการเพียงแค่บ่นคนเดียวในรถ



5.7 กรณีศึกษาที่ 7 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท (ประกันภัย)

อัท เป็นผู้ชายร่างใหญ่ สูง ค่อนข้างอ้วน อายุ 35 ปี พุดจาสุขภาพ ดูเป็นคนง่าย ๆ สบาย ๆ ในช่วงเวลาการพูดคุย อัทกล่าวถึงนิสัยของตนเองว่า นิสัยจริงๆ เป็นคนเฉย ๆ อะไรก็ได้ ไม่ค่อยเรื่องมาก แล้วก็ค่อนข้างสุขภาพ จะเป็นคนสนุกก็ต่อเมื่ออยู่กับคนที่สนิท แต่กับคนทั่วไป คนมักจะมองว่าเป็นคนเฉย ๆ เงียบ ๆ แต่ว่าเป็นคนที่เวลาโกรธจะแสดงออกรุนแรงมากขนาดที่ข้างหรือใครก็ไม่สามารถหยุดได้ ไม่ใช่คนอ่อนไหวง่ายยกเว้นเวลาเดียวคือเวลาขับรถที่จะรู้สึกว่โดนกระแทกนิดนึงจะโกรธเป็นฟืนเป็นไฟ ไม่ใช่คนเครียดหรือวิตกกังวลง่าย เขาคิดว่าตนเองควบคุมอารมณ์ได้ดีในเวลาที่ไม่ได้ขับรถ

อัทเล่าว่าตนเองขับรถมานาน 20 ปี โดยเริ่มขับรถครั้งแรกขณะเรียนปริญญาตรี ใช้รถโตโยต้า โครนา (Toyota Corona) ของที่บ้าน แต่เริ่มขับรถจริงจ้ตอนที่ซื้อรถมาสด้า 2 (Mazda 2) ในแต่ละวันเขาขับรถประมาณแค่ 2 ชั่วโมง เพราะที่ทำงานอยู่ไม่ไกลบ้าน แต่ขับรถไปหลายแห่งในหลายเส้นทางเพราะต้องเปลี่ยนไปดูแลแต่ละสาขาแตกต่างกัน อัทกล่าวว่าตนเองเป็นคนขับรถที่เลวร้ายมาก เวลาอยู่หลังพวงมาลัยจะกลายเป็นอีกคนที่ไม่ใช่คนเดิม คือ กลายเป็นคนชอบอะไรเร็ว ๆ ไม่ชอบความซ้ ๆ อึดอาด ก็เลยขับรถเร็ว ปาดซ้ายขวา เบียดรถคันอื่น เปลี่ยนเลนตลอดเวลาในแทบจะทุก 5 นาที คือถ้าเจอรถซ้ ๆ จะไม่รอ แสงได้แสงเลย ส่วนมากจะบีบแตรยาวเวลาต้องการการตำมากกว่านั้นคือลงจากรถมาคุยเลย อัทแก้แค้นคนขับรถคันอื่นที่ซ้กวนโมโหเป็นประจำแบบตาต่อตา ฟันต่อฟัน แม้จะขับรถเช่นนี้แต่เขาไม่เคยเกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีแค่อุบัติเหตุที่เกิดจากการที่รถยนต์ชนกันด้วยสาเหตุอื่น ๆ อัทให้เหตุผลว่าการขับรถแยไม่ได้แปลว่าต้องฝ่าฝืนกฎจราจร

ตลอด เขาปฏิบัติตามกฎจราจรหลายข้อและฝ่าฝืนบ้างตามสถานการณ์บนถนน อัทมีมุมมองว่าประเภทรถบอกนิสสันขับได้ เช่น ถ้าชอบรถเล็กๆที่คล่องตัว เช่น Mazda Jazz Yaris จะเป็นคนที่ชอบความแรง ความปราดเปรียว เขาเองเลือกขับ Mazda ดังนั้นสไตล์การขับรถจึงก็เป็นไปตามนั้น ในเมื่อรถแรงได้ตั้งใจก็ต้องใช้มันให้เต็มที่ จะได้ไปถึงจุดหมายไวๆ เวลาขับรถส่วนมากอัทจะฟังเพลงคุยโทรศัพท์กับแฟนตลอดทาง เพราะใช้บลูทูธ ไม่อันตรายอยู่แล้ว รถเป็นพื้นที่ที่อัทใช้ชีวิตอยู่เยอะ และให้ความรู้สึกเป็นส่วนตัวกับเขารองจากที่บ้าน ดังนั้นจึงมีความรู้สึกเป็นตัวเองที่สุดในเวลาที่ขับรถ

ถนนที่อัทขับรถผ่านและใช้เวลาด้วยประจำ คือ ถนนรามอินทรา มีนบุรี เกษตรนวมินทร์ ลาดพร้าว วิภาวดี แคราย ดิوانนท์ บางพลัด และปิ่นเกล้า สภาพถนนของเส้นทางรามอินทรา มีนบุรี เกษตรนวมินทร์ ลาดพร้าว กำลังเร่งสร้างรถไฟฟ้า มีการปิดช่องจราจรหลายช่วง รถจึงติดแบบสาหัสมากในทุกช่วงเวลาของวัน ปริมาณรถเยอะในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นเพราะย่านนี้มีหมู่บ้านที่คนพักอาศัยมีเยอะมาก แต่วิภาวดี แคราย ดิวนนท์ บางพลัดและปิ่นเกล้ามีการจราจรหนาแน่นเป็นบางช่วงเวลา ช่วงถนนกว้างขวาง เพราะได้รับการคืนผิวจราจรหมดแล้ว เขามีมุมมองว่าสภาพถนนมีผลต่อการขับรถ ถ้าถนนโล่ง มีจำนวนหลายเลน คนก็จะขับรถเร็ว ทำเวลาได้ แล้วจะไม่หงุดหงิดมาก แต่ถ้าถนนมีรถเยอะ ทำเวลาได้ยาก คนขับทุกคนก็พร้อมที่จะแสดงความเห็นแก่ตัว ต้องแย่งกันใช้พื้นที่ถนนถึงจะไปถึงที่หมายได้ไว อัทเชื่อว่าโดยส่วนใหญ่คนขับรถพยายามที่จะขับรถดี แต่ก็มีบางคนที่เห็นแก่ตัว อยากไปได้ไวไวแบบเขา เขามองว่าพฤติกรรมแบบนี้สามารถจะก่อความหงุดหงิดให้คนที่ใช้รถใช้ถนนได้มาก อัทกล่าวว่าเวลาขับรถจะหงุดหงิดบ่อย ซึ่งถ้าหงุดหงิดจะแค่บ่นหรือด่าคนเดียวในรถ แต่ถ้าโกรธขึ้นมาจะต้องทำอะไรสักอย่างให้อีกฝ่ายรับรู้ แต่ไม่ได้โกรธรำเพรื่อนานๆ จะมีสักครั้ง ซึ่งอารมณ์โกรธหรือการขับรถของเขาไม่เกี่ยวข้องกับคนที่นั่งมาด้วย เพราะทุกเวลาที่อยู่บนรถของตัวเอง เขาจะทำอะไรก็ได้ตามที่ใจต้องการ ใครที่ไม่มีสิทธิ์มาบังคับหรือมีอิทธิพลต่อเขา อัทมีมุมมองว่าการขับรถถือเป็นทักษะหนึ่งที่ต้องฝึกฝนเสมอ ฉะนั้นก็ต้องฝึกฝนตลอดเวลาว่าจะทำอย่างไรให้ตัวเองไปถึงจุดหมายได้เร็วและไม่ช้ากว่าเดิม แต่ทั้งนี้กรอบของพื้นที่ถนนที่ใช้งานเป็นพื้นที่สาธารณะ ทำให้พฤติกรรมขับรถเลวร้ายของตัวเองถูกควบคุมอยู่บ้าง ซึ่งหมายถึงว่าการขับรถตามวิธีการของตัวเองทำได้แต่ต้องไม่สร้างความเดือดร้อนให้คนอื่นมากเกินไป เพราะควรต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นด้วย นอกจากนี้ยังให้คำนิยามต่อการขับรถของตัวเองว่าช่วยอย่างไรที่ดี และไม่จำเป็นต้องมีการควบคุมการแสดงออกอารมณ์แต่อย่างใด เพราะเวลาโกรธไม่มีสติ และควบคุมตัวเองได้ยาก เพราะส่วนใหญ่เรื่องที่ทำให้โกรธ คือการที่ถูกชนโดยที่คู่กรณีไม่ยอมรับผิดชอบ พุดจากนวนิโตะ ถ้าเจอสถานการณ์นี้จะไม่ยอมง่ายๆ แรงมาก็แรงกลับ ตามาก็ตากลับ ปาดหน้ารถ

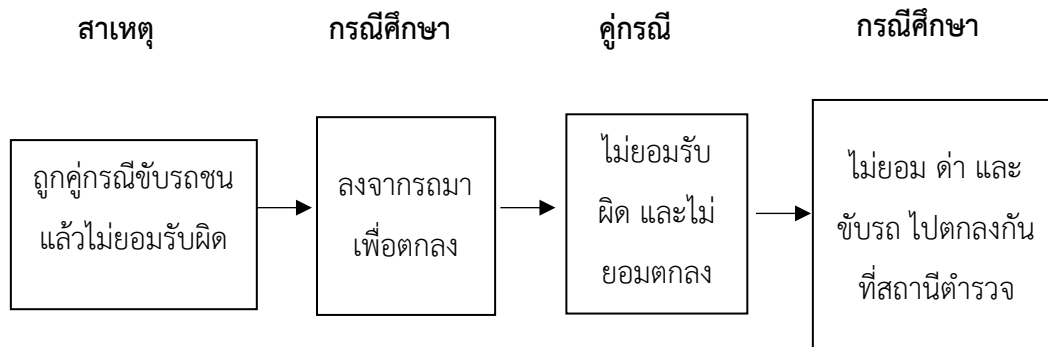
มาก็ปาดหน้ารถกลับ เวลาโกรธอีกฝ่ายต้องได้รับรู้ แต่ถ้าเขาเป็นคนทำผิดเองก็พร้อมที่จะขอโทษคู่กรณี

อัทให้ความสำคัญกับคำว่าพื้นที่ในแง่ของลักษณะถนนที่เอื้อต่อการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย ส่วนตัวในรถ และถนนที่เป็นพื้นที่สาธารณะ โดยให้ความเห็นต่อพื้นที่เหล่านี้ว่าส่วนใหญ่จะมีผลในเชิงความรู้สึก เช่น ทำให้รู้สึกว่ามีอุปสรรค ทำให้รู้สึกคาดหวัง ทำให้รู้สึกสบายใจ เป็นต้น แต่ความเป็นพื้นที่สาธารณะมีโอกาที่จะเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเพราะทำให้เกิดความคาดหวังว่าคนที่ขับรถจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่เห็นแก่ตัว หากเหตุการณ์ไม่เป็นไปตามนี้จะทำให้ความหงุดหงิดและความโกรธเกิดขึ้นได้ง่าย อีกทั้งการจราจรในระยะกระชั้นชิดยังมีผลให้เกิดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ แม้ว่าจะไม่รุนแรงก็ตาม

ในวันที่ผู้วิจัยสังเกตการณ์การขับรถ เวลาประมาณ 09.00 น. อัทต้องไปหาลูกที่มหาวิทยาลัยสาขาที่ต้องรับผิดชอบ ซึ่งสังเกตวิธีการขับรถได้ว่าอัทเป็นคนใจร้อน ไม่ชอบรอ และมั่นใจในทักษะการขับรถของตัวเองมาก เขาขับรถปาดซ้ายปาดขวา เปลี่ยนเลนตลอดเวลาเมื่อเห็นถนนด้านหน้าหรือด้านข้างว่าง อัทนั่งหลังตรงตลอดเวลาที่ขับรถเพื่อจะได้ชิงจังหวะเปลี่ยนหรือแทรกเลนได้ทันการณ์ จนใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปถึงที่หมายได้น้อยกว่าปกติ มีสมาธิกับการขับและการคุยโทรศัพท์ผ่านบลูทูธไปพร้อมๆ กัน มีการใช้ไฟกระพริบและแตรค่อนข้างบ่อย บ่น ตำ สบด ผู้ขับรถยนต์คันอื่นเป็นระยะ เนื่องจาก คนขับรถคันด้านหน้าขับรถช้า ไม่ทันใจ จากนั้นก็ลงมือด้วยการแทรก เบียดเข้าไปในเลนเลย เขาเปิดไฟเลี้ยว ไฟกระพริบ น้อยมาก เนื่องจากประสบการณ์การขับที่ผ่านมาสอนว่า ถ้าเปิดไฟเพื่อขอทาง คนขับรถคันอื่นจะยิ่งเร่งเครื่อง และไม่ยอมให้ทางระหว่างกำลังเดินทาง ถนนรามาอินทรามีการก่อสร้างทำให้ปิดช่องจราจรไป 1 เลนทั้งขาเข้าและขาออก ทำให้รถติดมากๆ แต่อัทยังสามารถขับเปลี่ยนเลนได้ตลอดเวลาอย่างต่อเนื่อง แม้กระทั่งเวลาต้องขึ้นสะพานที่มีลักษณะการบีบเลนลดลงเหลือเพียงเลนเดียว อัทก็สามารถแทรกอย่างไม่มีปัญหา หากถูกคันอื่นบีบแตรตำ เขาจะลดกระจงลงทำสัญญาณมือขอโทษ แต่ถ้าคันอื่นเป็นผู้กระทำ อันดับแรกในการตอบโต้ของอัท คือ การเปิดไฟกระพริบ อันดับต่อมาคือแบบแตรสั้น และบีบแตรยาว บีบแตรถี่ๆ ขึ้นอยู่กับอารมณ์โกรธในขณะนั้น และสถานการณ์ขณะนั้นว่ามากน้อยเพียงใด และขึ้นอยู่กับอัตราความเร็วในขณะนั้น อัทเคยมีประสบการณ์การถูกชนท้ายจากการหยุดรถโดยที่รถคันหลังจอดห่างน้อยมากในลักษณะจี้ท้าย ทำให้ค่อนข้างระมัดระวัง และมักจะขับออกไปข้างหน้ามากขึ้น หากรถคันหลังจอดติดรถของตนเองมากเกินไป นอกจากนี้สิ่งที่สังเกตได้เพิ่มเติมคือ เส้นทางใดที่อัทมีความเชี่ยวชาญ ขับผ่านเป็นประจำ อัทจะมีความมั่นใจมากขึ้นในการเบียด แทรกเลน เพราะเขารู้ว่าตรงจุดใดบ้างที่มีกล้องตรวจจับบนถนน จุดใดบ้างที่สิ้นสุดทางแล้วจะถูกบีบเหลือเลนเดียว จุดใดบ้าง

ที่จะมีแยกและมีตำรวจประจำการอยู่ ซึ่งเส้นทางนั้นคือ ถนนรัตนวิเศษและแยกแคราย อัทกล่าวถึงประเด็นนี้ว่าเค้าจำภาพแต่ละจุดและบันทึกลงสมองไว้อยู่แล้ว ดังนั้นมั่นใจว่าไม่มีทางพลาดถูกใบสั่งจากตำรวจ หรือเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถผิดพลาดของตนเองแน่นอน

กล้องบันทึกภาพในรถยนต์บันทึกภาพในวันเสาร์ ประมาณ 16.00 น. อัทขับรถไปยังถนนลาดพร้าวที่เป็นเส้นทางประจำเพื่อไปรับภรรยากลับบ้าน ขณะที่ขับรถออกจากถนนรัชดาภิเษกและขับมาถึงเส้นทางที่จะตัดเข้าถนนลาดพร้าว เขาเลี้ยวรถเข้ามาในเส้นดังกล่าว โดยวิ่งรถทางตรงปกติ ก่อนจะถึงแยกที่มีการกลับรถได้สะพาน มีรถเก๋งสีเหลืองขับออกมาจากมุมที่นั่นแล้วชนรถอัทที่อยู่บนถนนเลนที่ 2 จนหน้ารถบุบ อัทรีบลงจากรถไปคุย ซึ่งจากภาพแสดงว่าไม่สามารถตกลงกันได้ เพราะอัทกลับขึ้นรถและขับต่อไปยังสถานีตำรวจฯ ผู้วิจัยได้สอบถามเหตุการณ์นี้ ซึ่งอัทเล่าว่าคนขับรถคันนั้นเป็นผู้หญิงซึ่งไม่พูดอะไร บอกเพียงแค่ว่าจะเรียกประกัน อัทจึงเรียกประกันเช่นกัน ระหว่างรอประกันมา แฟนของผู้หญิงคนดังกล่าวก็มาถึง แล้วเดินมาบอกว่าอัทเป็นฝ่ายผิด แฟนเขาบ้านอยู่ตรงนี้ไปกลับทุกวัน เค้าออกจากตรงนี้วิ่งตรงมาก็จะเข้าซอยได้เลย เขากล่าวหาว่าอัทผิดที่ไม่ระวังเอง อัทจึงตอบโต้โดยการอธิบายให้ฟังและให้ดูจากกล้อง คู่กรณีก็ยังไม่ยอมรับผิด ประกันมาถึงก็ยังไม่สามารถตกลงกันได้ จึงบอกให้ไปเจอกันที่โรงพัก ก่อนแยกย้ายกัน ผู้ชายที่เป็นแฟนยังมาผลักไหล่อัทด้วย ยิ่งทำให้โมโห ผลักมาอัทก็ผลักไป สุดท้ายก็ไปเจอกันที่โรงพัก ผู้ชายที่เป็นแฟนก็ยังเถียงกับผมแบบไม่ลดละต่างๆ ที่ไม่ใช่คนขับ และอ้างว่าเขาเป็นหมอ เขาว่าเหตุการณ์นี้ผมเป็นฝ่ายผิด และตรงนี้เป็นเส้นทางกลับบ้านเขา คู่คนเคย ขับมาตั้งแต่เกิด ไม่มีทางที่จะพลาดทำผิดเอง คำพูดพวกนี้ยิ่งทำให้โกรธ สุดท้ายตำรวจให้เอากล้องบันทึกภาพในรถยนต์มาเปิด ตำรวจจึงได้ตัดสินว่าอัทเป็นฝ่ายถูก เรื่องจึงจบลงด้วยการที่ประกันก็จัดการต่อไป อัทกล่าวถึงเหตุการณ์นี้ว่าหากอีกฝ่ายยอมรับว่าทำผิด ไม่อ้างเรื่องพื้นที่คู่คนเคย และไม่พูดจากวนโทสะ ก็คงไม่โมโห โกรธ จนต้องเอาชนะให้ได้ นอกจากนี้ กล้องบันทึกภาพยังได้บันทึกภาพในขณะที่อัทขับรถอยู่บนถนนคนเดียว อัทนั่งขับรถโดยปรับเบาะจนใกล้พวงมาลัยเพื่อทัศนวิสัยที่ดีในการขับรถ ขับรถเร็ว เปลี่ยนเลนแทบทุกวินาทีที่ถนนข้างหน้ามีพื้นที่ว่างที่จะสามารถไปได้ หากเจอรถที่ขับช้า อัทจะหงุดหงิด ตบเกียร์รถแรงก่อนที่จะขับปาดหน้า หรือหาทางไปอีกเลนหนึ่งทันที อัทแสดงออกว่าโกรธง่ายถ้าผู้ขับรถคันอื่นปาดหน้าแบบกะทันหันซึ่งแสดงออกด้วยการบีบแตรยาว เปิดกระจกไปมองหน้ารถคันข้างๆ บ่อยครั้ง แต่ไม่เกิดอุบัติเหตุแต่อย่างใด



5.8 กรณีศึกษาที่ 8 ประกอบอาชีพขับรถ Taxi

หลุย เป็นผู้ชาย รูปร่างสูงโปร่ง บุคลิกเป็นคนเอาเรื่อง เสียงดัง และพูดจาตรงไปตรงมา อายุ 45 ปี ขับรถ โตโยต้า อัลติส (Toyota Altis) สีเขียวเหลือง ประกอบอาชีพขับรถ Taxi รับผู้โดยสาร ซึ่งต้องขับรถรอบกรุงเทพมหานครเพื่อรับผู้โดยสาร เนื่องด้วยเป็นรถยนต์ของตนเอง หลุย จึงจัดสรรเวลารับผู้โดยสารตามแต่ความสามารถในแต่ละวันของตนเอง แต่โดยส่วนใหญ่จะขับรถใน 2 ช่วงเวลา คือตั้งแต่เวลา 01.00-12.00 น. และตั้งแต่ 18.00 น.-24.00 น. และพักผ่อนในช่วงเวลา กลางวัน ขับรถมานาน 23 ปี โดยเริ่มขับรถครั้งแรกประมาณอายุ 22 ปี สาเหตุที่หัดขับรถ เพราะจะไปสมัครงานเป็นคนขับรถ ต้องหัดให้เป็นให้ไว พร้อมทำงานได้เลย ครั้งนั้นหัดขับแค่ 5 วันก็ไปสอบใบขับขี่ เป็นคนใจกล้า ไม่เคยกลัวอะไร และคิดว่าไม่มีอะไรที่ทำได้ จากนั้นก็ทำหน้าที่ขับรถให้นายจาก กทม. ไปแหลมฉบังทุกวัน ทำอยู่ 12 ปี ร่างกายไม่ไหว พักผ่อนไม่พอ ทำให้ยิ่งหงุดหงิดง่าย ร่างกายแย่ หงุดหงิดจะหลับในจนรถชนบ่อย จึงลาออกแล้วซื้อรถมาเพื่อขับ taxi รับผู้โดยสารเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งก็ขับมาได้ 11 ปีแล้ว

หลุยกล่าวถึงนิสัยตนเองว่าเป็นคนตรงไปตรงมา ใจร้อน ชี้หงุดหงิด โมโหง่าย ไรต่อสิ่งที่มากระทบความรู้สึก แต่ปัจจุบันใจเย็นลงบ้างตามอายุที่มากขึ้น หากมีเรื่องไหนที่ทำให้หงุดหงิด ไม่สบายใจ จะต้องแก้ไขให้จบๆ เรื่องไม่ค้างคาใจ โดยปกติไม่ค่อยควบคุมอารมณ์ เพราะงานที่ทำเป็นงานที่ทำคนเดียว ไม่มีเพื่อนร่วมงานที่จะทำให้ต้องมาคอยระมัดระวัง ปกติไม่ค่อยเครียด ไม่ค่อยกังวลอะไร เครียดเฉพาะเรื่องการหาเงินให้พอกับคนในครอบครัวใช้ เพราะมีคิดว่าอะไรจะเกิดก็ต้องเกิด ในยามปกติจึงเป็นคนสนุกสนาน เฮฮา คุยได้กับทุกคน แต่ถ้าเวลาโกรธ ทุกคนหนีหมดเพราะแสดงออกชัดเจน หลุยมีมุมมองว่าอารมณ์เป็นสิ่งที่ดี ทำให้ชีวิตเรามีสีสัน ไม่เฉื่อยชา เฉื่อยเนือย อารมณ์สดใสทำให้คนเราอยากตื่นเช้ามาใช้ชีวิตวุ่นวายสับสนในกรุงเทพฯ อารมณ์เครียดที่เกิดจากความกังวลเรื่องเงินทอง ทำให้เราพยายามทำทุกวิถีทางให้ได้เงิน อารมณ์หงุดหงิดรำคาญใจทำให้เราต้องหาทางแก้ไข อารมณ์แห่งความสุขสนุกสนานทำให้เรามีกำลังใจในการใช้ชีวิต

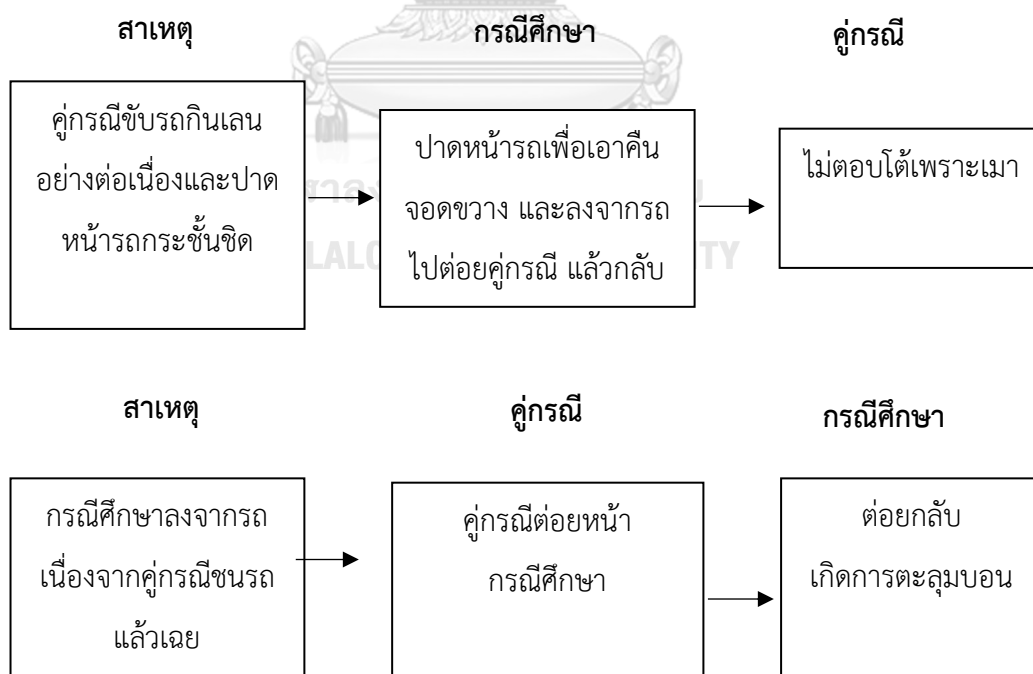
หลุยกล่าวถึงการขับรถของตนเองว่าเป็นคนขับรถเร็ว เพราะติดนิสัยจากการขับรถให้เจ้านายสมัยก่อนที่ต้องทำเวลา เขาไม่เคยเหยียบคันเร่งต่ำกว่า 120 และพร้อมที่จะขับรถปาดซ้ายปาดขวา แทรกเลนตลอดเวลา ซึ่งต้องให้สัญญาณไฟทุกครั้งที่จะปาดหรือแทรกเลนด้วย การขับรถเร็วไม่ใช่ข้ออ้างที่จะไม่มีมารยาทในการขับรถด้วย แต่เมื่อมาขับรถ Taxi รับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เขาความเร็วลดลง เพราะการขับรถในกรุงเทพฯ มีรถติดจนไม่สามารถใช้ความเร็วได้ หลุยมักจะได้รับใบสั่งจากการขับรถเหยียบเส้นทึบบ่อยครั้ง เวลาขับรถทุกวันนี้ก็โกรธบ่อย แต่หงุดหงิดบ่อยมากกว่า คือ ถ้าหงุดหงิดจะแสดงออกแค่การบ่นหรือด่าในรถ แต่ถ้าโกรธคือการที่ต้องทำอะไรสักอย่างให้อีกฝ่ายรับรู้ และจะโกรธมากกับบุคคลที่เป็นประเภททำผิดแล้วไม่ยอมรับผิด เตือนด้วยการกระพริบไฟ บีบแตรด่า แต่ไม่เข้าใจได้ด้วยการมาชี้หน้าด่า ให้นึกกลาง ส่วนมากคนขับที่นิสัยแยๆ แบบนี้มักจะขับรถแต่ง ไม่ก็ขับพวกกระบะ สาเหตุที่พูดแบบนี้เพราะคนทั่วไปไม่ค่อยอยากมีเรื่องกับ Taxi มีแต่คนพวกนี้ที่อยากจะโต้เถียง ไม่กลัวอะไร

ในวันที่ผู้วิจัยสังเกตการณ์การขับรถยนต์ของหลุย ช่วงเวลาประมาณ 06.00 น. หลุยขับรถผ่านไปตามถนนพระรามเก้า แยกศรีอยุธยา จนถึงสนามหลวง หลุยมีความชำนาญในเส้นทาง รู้จักถนน และรู้จักเส้นทางลัดเข้าซอยเป็นอย่างดี ไม่แสดงอาการติดขัดเมื่อต้องเลี้ยวเข้าถนนในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในที่เป็นถนนวินเวย์ มีความชำนาญในการขับรถยนต์ การหมุนพวงมาลัยมีความสัมพันธ์กับจังหวะการมองกระจกแทบตลอดเวลา การเปลี่ยนเกียร์กระปุกทำได้อย่างเลื่อนไหล ตามองไปข้างหน้า และมีสมาธิกับการขับรถตลอดเวลา เขาหาทางเลี่ยงเพื่อหนีการจราจรที่ติดขัดได้ดีเหมาะสมกับการขับ taxi ขับรถค่อนข้างใจร้อน ไม่ค่อยอยู่ในเลนใดได้นาน ถ้ามีที่ว่างพร้อมจะเปลี่ยนเลนตลอดเวลา แต่ก็ให้สัญญาณไฟทุกครั้งที่จะแทรกเลน ยกเว้นถนนช่วงใดที่ค่อนข้างโล่งจะขับรถตามสบาย หมุนแค่พวงมาลัย เปลี่ยนเกียร์ และมองกระจกเท่านั้น ตลอดทางมีการสับด้ามอเตอร์ไซค์หรือรถคันอื่นที่มารยาทในการขับรถไม่ดี แต่ไม่ได้พฤติกรรมรุนแรงมากกว่านั้น มีเพียงกรณีที่รถมอเตอร์ไซค์แซงทางขวาแล้วมาเบรกกะทันหันเพราะคันหน้าเบรกก่อนจนชนที่หน้ารถ หลุยจึงลงจากรถไปคุย แต่ปรากฏว่ารถไม่มีรอยอะไร จึงปล่อยคนขับมอเตอร์ไซค์ไป เพราะคนขี่มอเตอร์ไซค์คันดังกล่าวยกมือไหว้ขอโทษ ยอมรับผิด แล้วบอกว่าไม่มีประกัน ก็เลยเห็นใจ ซึ่งแสดงให้เห็นชัดเจนว่า หลุยค่อนข้างมีน้ำใจในการขับรถ และจะไม่โกรธหากคู่กรณียอมรับความผิดพลาดของตนเอง ในทางตรงกันข้ามจะโกรธ ยอมไม่ได้หากอีกฝ่ายไม่ยอมรับความผิดพลาดที่เกิดจากการกระทำของตนเองหลุยมีมุมมองว่าการขับรถสามารถเกิดความผิดพลาดได้ แต่เมื่อเป็นฝ่ายผิด ต้องขอโทษ โดยปกติถ้าขอโทษเขาพร้อมที่จะอภัยให้ แต่หลายครั้งที่เจอคู่กรณีที่ไมยอมรับผิด หลุยกล่าวว่า จะแสดงออกให้รู้ว่าโกรธด้วยการเปิดกระจกไปด่า หรือไม่ก็ลงไปยืนข้างรถเพื่อทำคู่กรณีให้ออกจาก

รถมาคุยกัน ซึ่งมีหลายครั้งที่จะเอาคืนแต่ไม่สำเร็จเนื่องจากคู่มือขับขี่รถหนีออกจากจุดที่เกิดเหตุ เหตุการณ์ต่อมาเกิดขึ้นบริเวณถนนพระรามเก้า เวลาประมาณ 21.00 น. ถนนค่อนข้างเลือนไหลได้ดี หลุยเปลี่ยนเลนไปด้านขวาอย่างกะทันหันโดยไม่ได้เปิดไฟเลี้ยว อาจเป็นเพราะถนนโค้งจนลืมสังเกตว่ามีรถขับมาอย่างเร็วด้านหลัง คนขับรถคันดังกล่าวเบรกแรงแต่ทัน แม้ว่าจะเกือบชนท้ายแล้วก็ตาม หลุยจึงลดกระจงลงเพื่อยกมือแสดงความขอโทษแล้วก็ขับรถต่อไป ปรากฏว่าช่วงที่รถจอดติดไฟแดง คนขับรถคันนั้นลงมาเคาะกระจก จากนั้นก็ด่าๆๆ หลุยกล่าวขอโทษอีกครั้งแต่คู่มือยังคงด่าต่อ ชีหน้าแล้วเดินกลับขึ้นรถไป เพราะเป็นช่วงสัญญาณไฟเขียวแล้ว พอรถออกตัว คู่มือขับรถปาดซ้าย ปาดขวาไปมา หลุยจึงปาดรถซ้ายขวาเอาคืนบ้าง ปาดรถไปมากันอยู่สักพัก จนสุดท้ายคู่มือปาดหน้า รถหลุยอีกครั้งก่อนเร่งเครื่องหนีไป ซึ่งช่วงเวลาที่เกิดเหตุนี้เป็นเวลาไม่เกิน 5 นาที แต่ผู้ที่อยู่ในรถ ด้วยกลับรู้สึกว่าเป็นเวลานานมาก หลังจากที่หลุยอารมณ์สงบลงได้บอกขอโทษผู้วิจัยอีกครั้ง พร้อมทั้งกล่าวว่าเหตุการณ์นี้ เขารู้ว่าช่วงเริ่มต้นเขาเป็นคนผิด จึงพยายามขอโทษ แต่เมื่อขอโทษแล้วยังโดน กระทำลักษณะนี้อีกจึงรู้สึกว่ายอมไม่ได้ ต้องเอาคืนบ้าง แต่ตอนเอาคืนนั้นมีสติ และเตือนตัวเองว่าแค่ตอบโต้ให้อีกฝ่ายรู้สึกบ้างก็เพียงพอแล้ว ฉะนั้นเมื่ออีกฝ่ายเร่งเครื่องหนีไปจึงไม่ได้ขับรถตามไปอีก

หลุยขับรถโดยใช้ทุกเส้นทางทั่วกรุงเทพฯ ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและไม่เร่งด่วน เส้นทางที่มักจะไปส่งลูกค้าประจำ คือบางนา ศรีนครินทร์ รามคำแหง อ่อนนุช และสาทร ซึ่งเป็นถนนที่รถติดมากจนแทบไม่ขยับ มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายด้วยทำให้เลนการจราจรถูกบีบลงจนแคบหลายช่วง บริเวณถนนรามคำแหงมีรถติดเป็นคอขวดจากการที่รถสะสมหลายต่อหลายช่วงเพราะต่างคนต่างไม่ยอมกัน ทุกคนเห็นแก่ตัว จะไปก่อนคนอื่นให้ได้ทั้งนั้น และเห็นทะเลาะกันบ่อยๆ เพราะการขับแทรกเลน ดังนั้นถ้าคนขับรถแต่ละคนขับแบบเห็นแก่ตัว เราหรือรถคันอื่นก็อาจจะมีพฤติกรรมแบบเดียวกัน เพราะถูกเอารถเอาเปรียบมาก่อน คนส่วนใหญ่ใน กทม. จึงขับรถในลักษณะเหมือนๆ กันแทบทั้งนั้น พื้นที่ที่คนขับรถยนต์ใช้คือถนนที่รู้สึกได้ว่าเป็นพื้นที่สาธารณะ เพราะเมื่อมีการแบ่งปันใช้งานกับผู้อื่น คำว่าสาธารณะจะเกิดขึ้นทันที เช่นเดียวกับการขับรถ Taxi ที่ กฎหมายบัญญัติว่ารถ Taxi เป็นรถโดยสารสาธารณะ แต่ในความรู้สึกของหลุยคือรถส่วนตัวเป็นพื้นที่ของเขาที่มีความอิสระ ในเวลาที่ขับรถคนเดียว ไม่มีผู้โดยสาร รถจะมีสถานะเป็นรถส่วนตัว แต่พอมีผู้โดยสารขึ้นมา มันจะกลายเป็นรถสาธารณะที่ใช้บนถนนที่เป็นทางสาธารณะทันที เพราะเราใช้ร่วมกับผู้อื่น ซึ่งคำว่าสาธารณะมีผลต่อความรู้สึก เพราะทำให้เราคาดหวังความมีมารยาทจากคนที่ใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งในสภาพความเป็นจริงสิ่งเหล่านั้นหาได้ยากยิ่ง มีแต่การเอารถเอาเปรียบกันบนถนนจนทำให้ความหงุดหงิดแปรเปลี่ยนเป็นความโกรธได้

ข้อมูลจากกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ แสดงเหตุการณ์ที่หลุยเมซิญบนถนนเส้นที่จะออกด้านข้างไปยังสนามบิณสุวรรณภูมิ ในช่วงเวลาประมาณ 05.30 น. ขณะที่หลุยกำลังพาลูกค้าไปส่งที่พืพยา รถแต่ละคันขับเร็วเช่นเดียวกับที่หลุยใช้ความเร็วประมาณ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เหตุการณ์ที่กล้องจับภาพด้านข้างได้ คือ รถกระบะโตโยต้า วีโก้ (Toyota Vigo) ขับรถสายไปมา เข้าซ้ายบ้าง ขวาบ้าง คล้ายกับคนขับรถยนต์มีอาการเมา ซึ่งอยู่ดีๆ รถกระบะคันดังกล่าวได้ขับรถมาปาดหน้าแบบแทรกเลนกระชั้นชิด ไม่ให้สัญญาณอะไรทั้งนั้น หลุยจึงบีบแตรยาวด่า คู่กรณีตอบโต้กลับด้วยการแก้มองเบรกรถกะทันหันบ้าง จากนั้นก็ปาดซ้ายปาดขวาไปมาประมาณ 5 นาที ทำให้หลุยหน้าแดงจากความโกรธจัด และเริ่มตอบโต้ด้วยการขับรถปาดเอาคืนบ้าง จากนั้นจอดรถขวาง ลงไปเคาะกระจกรถและต้อยปากคู่กรณีก่อนผลักเข้าไปในเบาะรถของคู่กรณีเอง จากนั้นหลุยกลับมาขึ้นรถตนเองและขับออกจากจุดดังกล่าวเลย และอีกเหตุการณ์หนึ่ง เป็นช่วงจังหวะที่หลุยจอดรถติดไฟแดงอยู่แถวๆ สะพานเหลือง แล้วมีรถมอเตอร์ไซค์มาเฉี่ยวตรงหุกระจกข้างด้านซ้ายจนพับ หลุยจึงลงจากรถเพื่อไปดูรอยแล้วดันหุกระจกออก คนขับรถมอเตอร์ไซค์จึงลงจากรถตนเองมาพร้อมกับต้อยหน้าหลุย จากนั้นเกิดการตะลุมบอนเกิดขึ้น จนกระทั่งจังหวะไฟแดง รถมอเตอร์ไซค์คันดังกล่าวกระโดดขึ้นรถตนเองขับหนีออกไป เหตุการณ์จึงจบลง



5.9 กรณีศึกษาที่ 9 อาชีพพนักงานบริษัท (นายหน้าประกันภัย)

นัท เป็นผู้ชายรูปร่างสูงใหญ่ อายุ 32 ปี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเกี่ยวกับการเป็นนายหน้าประกันภัย บุคลิกเป็นคนสบายๆ คุยง่าย และคุยเก่ง เขาอธิบายถึงตนเองว่า นิสัยจริงๆ เป็นคนง่ายๆ ไม่เรื่องมาก อะไรก็ได้ แต่มีความเป็นตัวของตัวเองสูง เวลาโกรธหรือไม่พอใจหน้าตาจะแสดงออกชัดเจน ปกติไม่ค่อยแสดงออกเพราะไม่ชอบให้คนอื่นเป็นกังวล ใส่ใจคนอื่นมากกว่าตัวเอง อ่อนไหวง่าย มีอะไรมากระทบความรู้สึกจะรู้สึกง่าย แต่จะไม่ค่อยแสดงออกมากนัก ถ้าไม่จำเป็น และคิดว่าสามารถควบคุมอารมณ์ของตัวเองได้ดีพอสมควรในเวลาทำงาน เป็นคนที่ใช้อารมณ์เพื่อผลักดันตัวเองไปสู่จุดหมายต่างๆ โดยเฉพาะอารมณ์แหย่ๆ อารมณ์หดหู่ และอารมณ์เสียใจ หลังจากเกิดอารมณ์พวกนี้ทำให้มีแรงฮึดที่จะหาทางแก้ไขแล้วเดินทางไป นัทขับรถครั้งแรกประมาณอายุ 20 ปี และเริ่มขับประจำแบบจริงจังคือตอนซื้อรถ Suzuki Swift รุ่นเกียร์ธรรมดา เป็นของตัวเอง อายุประมาณ 28 ปี ชอบขับรถเล็ก เพราะมันคล่องตัวกว่าเวลาจะแซง หรือจะต้องการที่จอดรถ นัทกล่าวถึงรถว่าเป็นส่วนหนึ่งของตัวเขา โดยเฉพาะเวลาขับรถ เขามีความรู้สึกเหมือนเป็นหนึ่งเดียวกับรถ พวงมาลัย เกียร์ คันเร่งเปรียบเสมือนร่างกาย แขน ขา โดยปกตินัทใช้เวลาอยู่บนถนนประมาณ 3-4 ชั่วโมง เพราะที่ทำงานไกลกับบ้านพักอาศัยมาก เขามักจะใช้ถนนในเส้นทางที่ต้องไปทำงาน ได้แก่ แถวโชนบางนา ศรีนครินทร์ พระประแดง ซึ่งปริมาณรถเยอะอยู่แล้ว ปกตินัทจะหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน เพราะเวลาทำงานสามารถยืดหยุ่นได้ หากวันไหนหลีกเลี่ยงไม่ได้ก็แก้ปัญหาด้วยการออกจากบ้านให้เร็วขึ้น นัทเชื่อว่าตัวเองเป็นคนขับรถที่ดีมาก ทำตามกฎจราจร ทำทุกอย่างที่ควรจะเป็นตามมารยาทในการขับรถ เขากล่าวถึงในกรณีจะต้องแทรกเลนเพื่อขึ้นสะพาน ถ้าจังหวะไม่ได้จะขับรถเลยไปข้างหน้าก่อนแล้วค่อยกลับมาใหม่ แต่ก็มีบ้างบางเวลาที่ขับรถแบบไปตามสถานการณ์ตรงหน้าเช่น ถ้าถนนโล่งมากจะขับเร็วขึ้น ถ้ารถติดมากแต่ต้องรีบไปจะขับรถปาดซ้ายปาดขวาบ้าง

กิจกรรมหลักเวลาขับรถของนัทคือ ฟังเพลงกับเล่นโทรศัพท์ ซึ่งเป็นตัวช่วยสำคัญให้ไม่รู้สึกรุกข์ทรมานกับรถติด นัทมักจะใช้ GPS วางแผนเส้นทางและหาเส้นทางเมื่อไปบนถนนที่ไม่คุ้นเคยซึ่งการขับรถตาม GPS นั้นเกือบทำให้เสียชีวิต เพราะเกือบตกเส้นทางจากการที่ถนนทรุดต้องหมุนพวงมาลัยรถจนรถเกือบจะคว่ำ นัทจึงระมัดระวังและไม่ค่อยทำอะไรที่เสี่ยงมากในเวลาขับรถนัทเชื่อว่าประเภทรถที่ขับบ่งบอกถึงพฤติกรรมในการขับรถได้ ที่เด่นชัดที่สุดคงเป็นรถมอเตอร์ไซด์และรถเล็กที่แต่งซิ่ง คนขับรถพวกนี้จะเลี้ยว ปาด แทรก ตัดหน้าแบบกระชั้นชิดเป็นประจำ แบบมั่นใจในความไวของรถตัวเองว่าเอาอยู่แน่นอน นัทกล่าวว่าเดี๋ยวนี้การหมุนพวงมาลัยรถอยู่บนถนนมักจะเกิดความหงุดหงิดมากกว่าโกรธ จึงมักจะแค้น กระพริบไฟ เปิดไฟสูงใส่ แล้วก็บีบแตรด่า ไม่เหมือน

ช่วงที่ซื้อรถมาใหม่ๆที่ยอมไม่ได้ ยิ่งถ้าโดนตัดหน้าไม่ได้ยิ่งต้องเอาคืน เหตุการณ์ที่จะทำให้โกรธได้มากที่สุดคือ เจอคนขับรถประเภทที่ตัดหน้าแบบกระชั้นชิด กับพวกที่ขับชนแล้วหนี ทำให้รู้สึกว่าจะต้องจัดการอะไรสักอย่างให้รู้ว่าโกรธ หากถูกปาดหน้า ตัดหน้ากะทันหัน สิ่งที่จะทำคือ กระทบไฟ บีบแตรใส่ น้อยครั้งมากที่จะลดกระจกลง ไม่ก็ออกจากรถไปตำคูกรณีเลย ตรงกันข้าม หากนัทเป็นฝ่ายผิด เขาจะเปิดกระจกไปยกมือขอโทษ หรือยกมือไหว้เพื่อขอโทษคูกรณีเสมอ นัทเชื่อว่าสภาพแวดล้อมบนถนนหนทาง ได้แก่ สภาพการจราจรที่หนาแน่นจนทุกคนต้องแก่งแย่งกันไปให้ถึงหมายไวๆ ความเครียดจากการทำงานและการใช้ชีวิตในกรุงเทพฯที่ต้องดิ้นรนต่อสู้ทำให้เกิดความบกพร่องทางมารยาทของคนใช้ถนน โดยเขาขยายความเพิ่มว่า คนกรุงเทพฯ ขับรถอยู่ในสภาพแวดล้อมแบบเดียวกัน คือต่างคนต่างรีบ เลยต้องเอารัดเอาเปรียบคนอื่นเพื่อให้ได้ในสิ่งที่ต้องการ ในครั้งแรกๆ บุคคลนั้นๆ อาจจะเป็นผู้ที่ถูกระทำมาก่อน ต่อมาก็ซึมซับวิธีการแบบเดียวกันมาเรื่อยๆ จนกลายเป็นนิสัยในการขับรถแบบชาวกรุงเทพฯ คือการขับรถแบบเห็นแก่ตัว เอาตัวเองก่อน พอเกิดเหตุไม่คาดฝันขึ้น ต่างฝ่ายก็ต่างคิดว่าตนเองเป็นฝ่ายถูกอยู่เสมอ ทั้งนี้ถนนที่รถติดมากๆ ยิ่งทำให้คนขับรถต้องพยายามหาทางที่ทำให้ตัวเองไปได้ไว จนอาจจะทำให้เกิดการขัดจังหวะหรือทำให้รถคันอื่นเสียจังหวะ และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย แต่ในทางกลับกัน ถ้าถนนมีปริมาณรถที่ไม่เยอะ คนก็มักจะขับรถเร็วขึ้น และขับรถแบบสบายใจ เอาตามความพึงพอใจของตนมากขึ้น จนขาดความระมัดระวัง และไปสร้างความเดือดร้อนให้รถคันอื่นๆ ได้

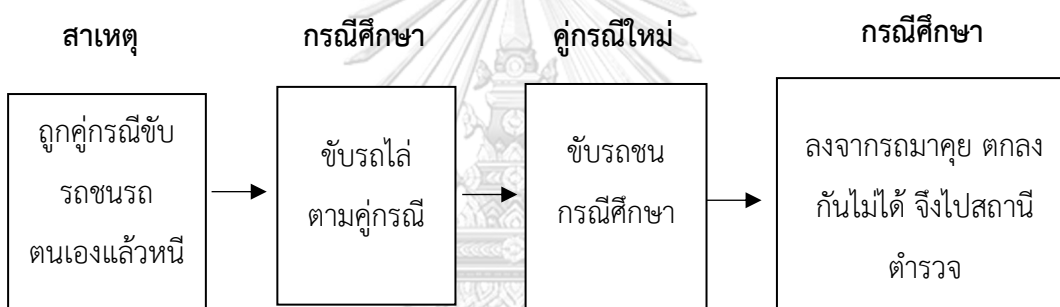
ในวันที่ผู้วิจัยสังเกตการณ์การขับรถ เป็นเวลา 10.00 น. นัทขับรถผ่านถนนลำลูกกา เส้นวงแหวนรอบนอกลำลูกกา รามคำแหง ศรีนครินทร์ บางนา สุขุมวิท เพชรบุรี รามอินทรา ทุกเส้นทางที่ขับผ่านมีความวุ่นวายบนถนนและมีปริมาณรถเยอะไม่ต่างกัน แต่จะมีบางเส้นทาง ได้แก่ รามคำแหง รามอินทรา ที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าจนเป็นสาเหตุให้รถติดมากขึ้น สภาพถนนโดยส่วนมากมีหลายช่องจราจรแต่ก็ยังไม่เพียงพอกับการใช้งาน จากการสังเกตพบว่า นัทขับรถอย่างใจเย็น ไม่ค่อยรีบร้อน ขับรถความเร็วเฉลี่ยปกติอยู่ที่ระดับ 60-90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ให้สัญญาณไฟสม่ำเสมอในเวลาต้องการขอทาง หรือเวลาเลี้ยว ในเบาะหลังรถมีเสื้อสูท กระเป๋าเสื้อผ้า กองเอกสารอยู่เต็ม รวมถึงท้ายรถก็มีของอัดแน่นเต็มทุกพื้นที่ นัทกล่าวถึงประเด็นนี้ว่ารถคือชีวิตของตัวเอง เวลาขับรถจึงเป็นเวลาส่วนตัวเขากับรถเป็นสิ่งเดียวกัน เขาไม่รู้สึกว่ามันเป็นเพียงแค่รถ รถคือตัวของเขาเองในรูปแบบที่สามารถพาตัวเองไปยังจุดต่างๆ ได้ นัทมีความระมัดระวังในการขับรถสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีคนนั่งในรถมาด้วย เขามีปฏิริยาไวต่อสภาพการณ์บนถนน บังคับพวงมาลัยและเปลี่ยนเกียร์ไปตามพื้นที่ละการจราจรบนถนนข้างหน้า เส้นทางที่ขับผ่าน แม้จะมีรถมาก แต่สามารถไปได้เรื่อยๆ อย่างต่อเนื่อง ขณะที่นัทกำลังขับรถเข้าสู่ถนนพระรามเก้า กำลังเลี้ยว และจะ

เปลี่ยนเลนไปทางขวามีรถมอเตอร์ไซค์แซงจากด้านขวาของรถแล้วมาเบรกกะทันหันตรงหน้ารถ เนื่องจากคันหน้าเบรกกจนตัวมากกระทบกับรถของนักที่ด้านซ้ายของรถ จึงรีบหยุดรถเพื่อลงไปดูความเสียหาย มอเตอร์ไซค์คันดังกล่าวไม่ยอมรับผิดชอบ บอกนักว่าเป็นการประมาทร่วม ทำให้หนักหุดหงิด สีหน้าเริ่มแสดงออกชัด หายใจถี่ขึ้นก่อนที่จะตอบโต้กลับไปอีกหลายประโยค จนกระทั่งตำรวจจราจร มาดูเหตุการณ์ เนื่องจากจุดที่ชนอยู่ใกล้ป้อมตำรวจ ปรากฏว่ารถไม่ได้เสียหายอะไร นักจึงยอมปล่อย คนขับมอเตอร์ไซค์ไปเพราะไม่อยากเสียเวลา แม้จะอยู่ในภาวะโกรธที่ต่อเนื่องมาจากความหงุดหงิด ช่วงแรก แต่เขาเลือกที่จะไม่ต้องมีปัญหา เพื่อไม่ให้การจราจรบริเวณนั้นติดขัดกว่าเดิม

นักให้ความสำคัญกับรถในฐานะที่ส่วนหนึ่งของตัวเขา เวลาอยู่ในรถคนเดียว รถคือพื้นที่ส่วนตัว แต่ถ้าหากว่ามีคนขึ้นมานั่งด้วยในรถ ความเป็นส่วนตัวนั้นก็สิ้นสุดทันที ในขณะที่พื้นที่สาธารณะเปรียบได้กับถนน เพราะถนนเป็นพื้นที่ที่ทุกคนในสังคมใช้ด้วยกัน พุดง่าย ๆ คือ สำหรับคนขับรถยนต์ ก็คือ การใช้พื้นที่ส่วนตัวบนพื้นที่สาธารณะ ซึ่งจะต้องแคร่หรือใส่ใจต่อผู้อื่นด้วย ฉะนั้นความมีน้ำใจ ความมีมารยาทในการขับรถ และความปลอดภัยบนถนนจึงสำคัญ ถ้าคนขับรถยนต์คันใดไม่มี 3 สิ่งนี้จะกระทบต่อคนขับรถยนต์คันอื่นๆ บนถนน ที่อยู่ในภาวะรถติดแบบกั้นไม่เข้าคายไม่ออก ยิ่งทำให้เพิ่มความตึงเครียด และอาจเป็นสาเหตุให้หัวร้อน ทะเลาะ หรือทำร้ายกันได้ การจอดจี้ท้ายรถเป็นสิ่งที่ไม่ควรทำ เพราะมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมาก และการเล่นโทรศัพท์ตลอดเวลา จังหวะกั่มๆ เงย ๆ มีผลให้เกิดอุบัติเหตุชนท้ายคันอื่นหลายครั้งแล้ว ซึ่งในประเด็นนี้มีความสอดคล้องกับเหตุการณ์ที่นักขับรถเข้าเส้นทางลัดเพื่อออกไปยังถนนบางนา-ตราดซึ่งเป็นเส้นทางที่ไม่คุ้นเคย และขับรถตาม GPS นักขับรถไปด้วยในมือถือโทรศัพท์เพื่ออ่านข้อมูลต่างๆ ไปด้วยในขณะที่ขึ้นสะพานข้ามคลองโดยไม่ได้มองด้านหน้าเต็มตา ทำให้ตอนลงสะพานเกือบชนแบร์ริเออร์ที่ตั้งไว้เพื่อแบ่งช่องให้รถสวนไปมาแบบเส้นยาแดงผ่าแปด

เหตุการณ์จากกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ แสดงให้เห็นเหตุการณ์ ณ เวลา 11.00 น. นักจอดรถไว้ริมถนนบริเวณหน้าซอยปทุมฉวี เป็นคันที่ 2 จากจำนวน 5 คัน จากนั้นลงไปทำธุระแล้วเดินกลับมาที่รถ พบว่ามีรถซาเล้งกำลังจะออกตัวไป ในขณะที่รถของเขามีรอยบุบตรงกระโปรงหน้ารถฝั่งคนขับและไฟแตก คนขับซาเล้งเห็นนักกลับมาที่รถจึงรีบขับหนีเข้าซอยทันที โดยที่นักรีบสตาร์ทรถและขับตามเข้าไปในซอย ตามอยู่ประมาณ 2-3 แยกในซอย รถซาเล้งขับหนีหายไปไม่สามารถตามตัวได้ เขาจึงขับรถทะลุออกมาจากซอยจนถึงฝั่งถนนศรีนครินทร์ ขณะที่กำลังจะเลี้ยวโค้งออกจากซอยก็เจอรถแก๊งอีกคันที่เปลี่ยนเลนกะทันหันตรงทางแยกมาชนเสียเข้าไปตรงจุดเดิมของรถที่เพิ่งโดนรถซาเล้งชนเมื่อสักครู่ จากภาพในกล้อง นักหลงลงจากรถเพื่อไปคุยนาน และเดินออกไปห่างจากวิถีของกล้องหน้ารถทำให้ไม่สามารถจับภาพเหตุการณ์ต่อได้ ผู้วิจัยจึงได้สอบถามภายหลังถึง

เหตุการณ์ ดังกล่าว เขาเล่าว่า เหตุการณ์คือถูกรถซาเล้งชนแล้วหนี ขณะตามหาคู่กรณี กลับได้คู่กรณีใหม่ ซึ่งลงจากรถมาต่อว่า และบอกว่านัดผิดที่ไม่ระวัง ซึ่งตามข้อกำหนด คือ ถึงทางร่วม ทางแยกต้องระวัง ถ้าเกิดรถชนกันขึ้นก็ต้องเป็นการกระทำแบบประมาทร่วม ผิดทั้งสองฝ่าย นัทจึงไม่ยอมและบอกให้คู่กรณีเรียกประกันมาแต่คู่กรณีไม่ยอมเรียก จะกดดันให้หนียอมรับผิดให้ได้ด้วยการพูดจาจนประสาท เวลานั้นนัทโกรธจัดจึงเดินไปเตะประตูรถคู่กรณี ทำให้เขาหันมาชนนัท โชคดีที่ประกันฯ นัทเดินทางมาถึงพอดีจึงแยกผมและคู่กรณีออกจากกันได้ ผลสรุปคือคู่กรณีไม่มีประกัน จนต้องไปตกลงกันที่โรงพักต่อ นอกเหนือจากนั้น กล้องจับภาพวิธีการขับรถของนัทและพฤติกรรมการแสดงออกไม่แตกต่างจากวันที่ผู้วิจัยนั่งรถไปสังเกตการณ์เขา กล่าวคือ นัทเป็นคนขับรถสบายๆ เล่นโทรศัพท์เวลาขับรถตลอดเวลา โดยใช้หางตาดูกระจกข้าง กระจกหน้า ทำให้นัทต้องเบรกรถกะทันหันเกือบจะตลอดเวลา



5.10 กรณีศึกษาที่ 10 อาชีพพนักงานสอบสวน

ยูยเป็นผู้หญิง รูปร่างบอบบางแต่บุคลิกเข้มแข็ง อายุ 41 ปี ประกอบอาชีพเป็นพนักงานสอบสวนหรือตำรวจที่ทำหน้าที่เป็นครูฝึก สถานที่ทำงานอยู่แถวศาลา นครปฐม ซึ่งระยะทางการเดินทางค่อนข้างไกลจากบ้านพักที่ย่านมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์พอสสมควร แต่รถไม่ติดเนื่องด้วยใช้เส้นทางตรงกันข้ามกับคนขับรถคันอื่นที่ขับรถเข้าเมือง จึงไม่ค่อยเผชิญปัญหาจราจรหรือหงุดหงิดจากการจราจร ยูยกล่าวถึงตนเองว่าเป็นคนที่มีหลายบุคลิก ขึ้นอยู่กับว่าอยู่ในโหมดงานหรือโหมดส่วนตัว ถ้ากำลังทำงานจะเป็นคนนิ่งๆ เงียบๆ ไม่ค่อยพูด และจริงจังในทุกเรื่อง แต่ถ้ากำลังอยู่ในโลกส่วนตัว จะเป็นคนเฉยๆ ที่ชอบอยู่กับตัวเอง และไม่ค่อยสนใจหรือใส่ใจคนอื่นๆ นิสัยจริงที่คนไม่ค่อยรู้คือมีความเป็นเด็กสูงมาก เอาแต่ใจตัวเองถ้าอยู่กับคนในครอบครัวหรือแฟน ไม่ใส่ใจและไม่สังเกตอะไรที่อยู่นอกเหนือตัวเอง ซึ่งอาจเป็นเพราะว่า ในการทำงานที่ผ่านมาเป็นตำรวจติดตามนาย ต้องเอาใจใส่ทุกรายละเอียดของนาย และห้ามผิดพลาด ในชีวิตส่วนตัวจึงกลายเป็นคนที่ไม่ใส่ใจอะไรและใครเลย ซึ่งรวมถึงการที่ไม่ค่อยแสดงอารมณ์ ไม่ค่อยอธิบายด้วย เพราะถูกฝึกมา

ให้เป็นคนที่พูดให้น้อย ฟังให้มาก จนกลายเป็นบุคลิกส่วนตัวไปแล้ว ฉะนั้นเวลาที่โกรธหรือไม่พอใจ จะไม่แสดงอารมณ์ใดๆ และไม่อธิบายอะไรทั้งนั้น แต่ถ้าโกรธในเรื่องส่วนตัวจะแสดงออกรุนแรงเลย ในภาพรวม ยุยเชื่อว่าตนเองมีการควบคุมอารมณ์ได้ดีมาก

ยุยขับรถเป็นตั้งแต่ประมาณ 15 ปี จนกระทั่งตอนนี้นับเป็นเวลา 30 กว่าปี รถที่เคยขับ มีหลายคัน ส่วนใหญ่ก็เป็นรถเก๋ง ไม่ค่อยชอบรถใหญ่เพราะไม่ค่อยคล่องตัวเวลาขับ ในแต่ละวันใช้เวลาในการขับรถประมาณชั่วโมงครึ่ง ไปกลับบ้านระหว่างเขตรถกับศาลายา ออกนอกเส้นทางไม่มาก มีบ้างที่ได้ขับรถไปถนนเส้นทางที่ไม่ได้ใช้ประจำ ยุยเชื่อว่าตนเองขับรถดี ในเวลาที่ไม่มီးอะไรมาทวงใจ จะขับรถไปเรื่อยๆ ไม่ปาดซ้ายปาดขวาใคร ไม่ทำผิดกฎจราจร เปลี่ยนเลนตามจังหวะอำนวย ไม่แซงรถ อยู่ที่ไหนเลนไหนเพราะมองว่าไม่จำเป็นต้องไปช่วยต่อแถวที่ยาวอยู่แล้วให้ยาวขึ้นอีก เป็นคนขับรถไม่เร็วต่างจากตอนที่อายุน้อยกว่านี้ที่ขับรถเร็วมากเพราะต้องการรู้สมรรถนะรถของตัวเอง ถ้าจะบีบแตร ก็เป็นการบีบตามจังหวะเพื่อเตือน แต่ถ้าไม่จำเป็นจะไม่ใช้เลยเพราะรู้สึกหวนหวน ไม่เคยเบรกกะทันหัน หรือ แก้กั้น เอาคืนรถคันอื่น และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรุนแรง นอกจากรถชนแบบที่ไม่ได้มีใครบาดเจ็บในตอนที่ยัดขับเร็วใหม่ๆ ทำให้ตัวเองและพ่อบาดเจ็บเพราะกระชกบาดที่หน้าส่วนน้องชายที่นั่งเบาะหลังบาดเจ็บนิดหน่อย ซึ่งเหตุการณ์นั้นทำให้ยุยมีความระมัดระวังในการขับรถ ไม่ขับเร็ว และโฟกัสเฉพาะการขับรถเท่านั้น ไม่เล่นมือถือ ไม่ฟังเพลง ขับรถแบบเงียบๆ คนเดียวไปตามทาง ยกเว้นช่วงเวลาที่ตามนาย ต้องรับสายตลอดเวลา การใส่บลูทูธจึงเป็นอะไรที่หลีกเลี่ยงไม่ได้

ยุยกล่าวว่าการขับรถทุกวันคือการออกไปเจอถนนเดิม พฤติกรรมการขับรถของคนที่จะเจอจึงเป็นแบบเดิมๆ แม้ว่าสถานการณ์จะต่างกัน แต่แพทเทิร์นของสถานการณ์ และการโต้ตอบน่าจะคล้ายคลึงไม่มีอะไรแตกต่างกันมากนัก รถแต่ละแบรนด์ที่อยู่บนถนนอาจทำให้จินตนาการถึงพฤติกรรมการขับรถได้ เช่น ถ้าขับรถเบนซ์จะเป็นวัยกลางคนที่ขับเร็วๆ ขับกระบะจะเป็นวัยรุ่น ถ้าขับรถสปอร์ตจะเป็นวัยรุ่นที่ขับเร็ว ฉวัดเฉวียน แต่ในความเป็นจริงแล้วขึ้นอยู่กับอายุคนขับ คนขับเป็นเพศไหน และคนขับคันนั้นๆ มีพฤติกรรมอย่างไรมากกว่า ยุยพยายามที่จะไม่โกรธในเวลาขับรถ โฟกัสเฉพาะการขับรถเท่านั้น ตามองไกลไปข้างหน้า เลยไม่ค่อยได้มาโฟกัสกับพฤติกรรมการขับรถของใคร การบีบแตรที่ใช้เป็นการเตือนให้อีกฝ่ายรับทราบว่าเขาใกล้มากเกินไปจนจะใกล้เกิดอุบัติเหตุแล้วเท่านั้น สำหรับยุย รถเปรียบเหมือนก้อนเมฆ วันไหนอารมณ์ดีสดใส ท้องฟ้าวันนั้นจะสดใส แต่ถ้าวันไหนหงุดหงิด อารมณ์ไม่ดี ท้องฟ้าก็จะดำทึบหม่นๆ แต่ถ้าอารมณ์เรากำลังโกรธ ท้องฟ้าอาจจะมีฟ้าร้อง ฟ้าแลบ ยุยคิดว่าก้อนเมฆเปรียบเหมือนกับเครื่องแปลความรู้สึกของคนเรา ฉะนั้นรถก็คือเครื่องแปลทักษะ การรับรู้ออกมาเป็นการกระทำ ในบางขณะ รถยังเป็นพื้นที่ส่วนตัว

ด้วยโดยขึ้นอยู่กับว่าเวลานั้นต้องการใช้งานแบบไหน เช่น ถ้าเราต้องการจะเปลี่ยนเสื้อผ้า รถก็จะกลายเป็นพื้นที่ส่วนตัวของเรา ถ้าเวลาไหนเราต้องการไปกับเพื่อน เพื่อนเปิดประตูรถขึ้นมา นั่ง ก็จะไม่ใช้พื้นที่ส่วนตัวของเราอีกต่อไป ส่วนถนน เป็นพื้นที่สาธารณะ ที่ต้องคำนึงถึงกฎเกณฑ์ต้องคำนึงถึงคนอื่นที่ใช้พื้นที่ร่วมกับเรา ต้องคำนึงความปลอดภัยของผู้อื่น และไม่ทำให้คนอื่นเดือดร้อน จึงเป็นกรอบในการขับรถของตัวเราว่า ให้ขับรถให้ดี เคารพกฎจราจรเพื่อที่จะไม่ต้องเกิดปัญหาขึ้น

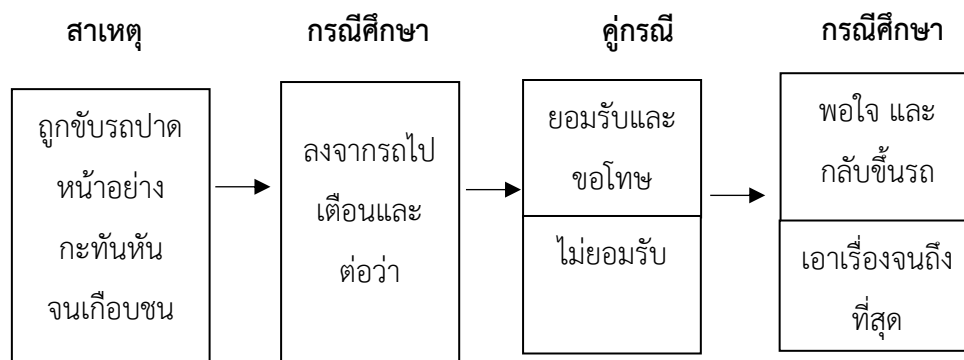
ยูยมีมุมมองต่อถนนในแง่ของการเป็นพื้นที่สาธารณะตามความรู้สึก ตามความเข้าใจของคนในสังคมว่ามีผลต่อการเกิดอารมณ์โกรธ หรือความไม่พอใจของคนที่ขับรถบนถนน เพราะการอยู่ในพื้นที่สาธารณะ ทำให้ความรู้สึกต้องคอยย้ำเตือนว่า ต้องเคารพกฎ ต้องมีวินัย ต้องไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับใคร และต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของทั้งคนขับรถและคนที่เดินบนถนนหรือใครก็ตามที่ใช้ถนนร่วมกัน ฉะนั้นเมื่อตัวเราเองคาดหวังว่าคนทุกคนควรจะรู้ว่าต้องปฏิบัติตัวอย่างไร ทำให้เกิดความคาดหวังว่าทุกคนต้องกระทำตามนั้น ถ้ามันไม่เป็นไปตามที่หวัง และทำให้เราเดือดร้อนด้วย ก็มีโอกาสที่จะทำให้เรามีอารมณ์ขึ้นมาได้ ซึ่งอารมณ์โกรธที่จะทำให้ยูยควบคุมตัวเองได้ยากที่สุด คือการที่อีกฝ่ายขับรถปาดหน้าแบบกระชั้นชิด การที่ต้องการขับเร็วแล้วไม่ไปเลนขวาแต่มากระพริบไฟและบีบแตรกดดันให้ขับเร็วขึ้น ทั้งๆ ที่เราอยู่เลนซ้ายสุด และการไม่ยอมรับว่าตัวเองทำผิดกฎจราจร สุดท้ายคือการขับรถกวนประสาท สรุปคือความโกรธที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากสถานการณ์ที่เกิดจากพฤติกรรมของคนล้วนๆ

ในวันที่ผู้วิจัยสังเกตการณ์การขับรถเป็นวันหยุด แต่ยูยต้องไปทำธุระที่ทำงานด้วย ช่วงเวลา 8.30 น. จึงขับรถไปยังถนนรัชดา ขึ้นทางด่วน ลงหมอชิต ไปยังถนนบรมราชชนนี ตลิ่งชัน และขับออกไปยังศาลายา ถนนเส้นที่ผ่านทุกเส้นที่ไม่มีความโดดเด่นในเชิงกายภาพใด มีเพียงถนนรัชดาที่มีมีการก่อสร้างรถไฟฟ้า ขยายช่องทางจราจร ปริมาณรถจึงหนาแน่น แต่ถนนเส้นอื่นที่จะออกไปสู่จังหวัดนครปฐมได้ค่อนข้างเลื่อนไหล ไม่ติดขัด รถทุกคันสามารถทำความเร็วได้ตามความต้องการจากการสังเกต พบว่า ยูยมีทักษะในการขับรถดีมาก วางแผนเส้นทางก่อนเริ่มเดินทาง มีสมาธิ โฟกัสเฉพาะการขับรถและถนนข้างหน้าและด้านข้าง ยูยไม่ค่อยพุดคุยในขณะที่บังคับพวงมาลัย บุคลิกโดยทั่วไปในขณะที่ขับรถยนต์ไม่แตกต่างจากเวลาปกติ เงียบ ไม่ค่อยพุด ถ้ายังไม่คุ้นเคยจะค่อนข้างไว้ตัว แต่ถ้าสนิทสนมกันในระดับหนึ่งแล้วจะพุดคุยเก่ง ซึ่งยูยได้ขยายความเพิ่มเติมถึงตนเองว่า ภายใต้อาการที่ดูเฉยๆ เงียบๆ ยูยเป็นคนจริงจัง และใจร้อนมาก เพียงแต่การแสดงออกเป็นสิ่งที่ต้องควบคุมไว้ ซึ่งถ้ายังเป็นตำรวจระดับสัญญาบัตรแล้ว การควบคุมตัวเองและการควบคุมอารมณ์เป็นคุณสมบัติสำคัญที่ต้องมีมากที่สุด ซึ่งยูยมีข้อยกเว้นให้กับชีวิตส่วนตัวด้วย เพราะในเวลาที่เกิดอารมณ์โมโห หรือโกรธ อารมณ์เหล่านี้สามารถทำให้แสดงออก และกระทำการอะไรลงไปตามตัวตนของตัวเองแบบที่ไม่

สามารถควบคุมได้ ระหว่างทางที่ขับรถไปที่ทำงานไม่มีเหตุการณ์อะไรผิดปกติ มีเพียงมอเตอร์ไซค์ที่ขับเบียด แทรกเลนโดยไม่ให้สัญญาณไฟ ซึ่งยุยเพียงแค่บ่นในรถ แต่ในขณะที่ขับรถไปทำธุระต่อพยายามสแควร์และชอยอั่งริตุนังค์ มีรถกระบะบรรทุกคนงานที่จะไปไซด์ก่อสร้างใน รพ.จุฬาขับรถปาดหน้ายุยแบบกะทันหัน และกระชั้นชิดมาก ยุยบีบแตรเตือนแล้วขับหนีออกมาอีกเลนหนึ่งด้านขวา แต่ปรากฏว่ารถคันดังกล่าวยังแซงแล้วมาปาดหน้าอีกครั้งอย่างตั้งใจจนโมโห ยุยจึงขับรถตามไปจนถึงไซด์งานเพื่อไปต่อว่า ซึ่งเมื่อไปถึงยุยก็ลงจากรถไปเจรจากับคนขับรถที่ทำสีหน้ากวนโทสะพร้อมทั้งทำให้เปิดดูกล้องหน้ารถว่าเขาไม่ได้ทำอะไรจริงๆ ตอนนั้นยุยโกรธมาก สังเกตได้จากการกำหมัดที่มีมือและยื่นขวางเอาเรื่องจนไม่ยอมกลับขึ้นรถอยู่นาน จนกระทั่งหัวหน้าคนงานลงมาเจรจาและบอกให้คู่กรณีขอโทษ ยุยจึงพอใจและกลับขึ้นรถเพื่อขับไปทำธุระต่อ

กล้องบันทึกภาพในรถยนต์จับภาพเหตุการณ์บนถนนวิภาวดี เวลา 8.30 น. ยุยขับรถมาตามปกติ แต่ถูกรถเก๋งขับรถปาดหน้ากะทันหันจนเกือบชนกัน ยุยจึงตอบโต้ด้วยการขับรถปาดหน้า แล้วจอดขวาง จากนั้นจึงลงจากรถไปคุยกับกรณีว่าการขับรถแบบนี้ไม่ควรทำเพราะมันอันตราย คู่กรณีทำหน้ากวนโมโหแล้วทำท่ายให้ยุยไปแจ้งตำรวจ ซึ่งยุยตอบกลับทันทีว่าให้แจ้งมาได้เลยเพราะที่ยืนคุยอยู่เป็นตำรวจพร้อมทั้งยื่นบัตรให้ดูเสร็จสรรพ เขาขอโทษแล้วรีบขึ้นรถขับหนีไปเลย ซึ่งผู้วิจัยสอบถามยุยเพิ่มเติม ยุยกล่าวว่าตอนที่โกรธเพราะทำทางและคำพูดที่ยั่วโทสะ สติหลุดไปแล้วถึงได้บอกคู่กรณีว่าตนเองเป็นตำรวจ ถ้าสติดีคงไม่กล้าทำ เพราะการบอกแบบนี้ไปอาจถูกถ่ายคลิปไปร้องเรียนได้ อันตรายต่อหน้าที่การงานมากๆ

อีกเหตุการณ์หนึ่งเป็นเหตุการณ์ที่กล้องบันทึกภาพในรถยนต์จับภาพไว้ขณะที่ยุยขับรถผ่านถนนวิภาวดีในช่วงเวลา 20.00 น. เหตุการณ์คือยุยนั่งสังเกตการณ์ในรถของตนเองในขณะที่ผู้ขับรถยนต์ 2 ฝ่ายกำลังโต้เถียงกันบนถนน จู่ๆ ฝ่ายหนึ่งก็ขึ้นรถแล้วขับชนท้ายรถของคู่กรณี 3 ครั้ง เนื่องจากไม่พอใจที่ถูกขับรถปาดหน้า ซึ่งหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว ยุยได้ลงไปแสดงตัวว่าเป็นตำรวจ เพื่อช่วยยุติเหตุการณ์ไม่ให้รุนแรงมากยิ่งขึ้น



เรื่องเล่าที่ผู้วิจัยนำเสนอในบทนี้ได้ขยายรายละเอียดให้เห็นถึงชุดภาพเหตุการณ์ที่มีความต่อเนื่องของสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงกับกรณีศึกษา พร้อมทั้งนำเสนอสาเหตุและการแสดงความโกรธรวมถึงปฏิกิริยาการตอบโต้ของคู่กรณีเป็นรายบุคคล ซึ่งไม่สามารถรับรู้ได้ในบทที่ 4 ทั้งนี้ข้อมูลทั้ง 2 ส่วนจะถูกนำไปพิจารณา วิเคราะห์ และขยายความเพิ่มเติมในบทที่ 6 อภิปรายผลการศึกษาต่อไป



บทที่ 6

อภิปรายผลการศึกษา

ในบทนี้ จะนำเสนอสรุปประเด็นรายละเอียดที่ได้จากผลการศึกษาและกรณีศึกษา ที่นำเสนอมาพิจารณา วิเคราะห์และอภิปราย ในประเด็นที่เกี่ยวกับแนวคิดทฤษฎี โดยนำมาวิเคราะห์ และอภิปรายผลการศึกษาด้วยการใช้กรอบแนวคิดทฤษฎีในการศึกษา คือ สังคมวิทยาอารมณ์ (Sociology of emotions) โดยเน้นทฤษฎีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interaction theory) ที่เป็นกรอบในการศึกษาสังคมวิทยาจุลภาค (Micro sociology) สำหรับการศึกษาการใช้ชีวิตประจำวัน (Everyday life) ของผู้คนในสังคม เนื่องด้วยทฤษฎีนี้ระบุว่าสังคมหรือโครงสร้างของสังคมเกิดจากการที่ มนุษย์มีปฏิสัมพันธ์กันจนทำให้เกิดการสร้างเป็นสัญลักษณ์หรือรูปแบบของการกระทำขึ้นมา ฉะนั้น ปัจเจกชนจึงเป็นผู้มีอิทธิพลในการกำหนดสังคมในสถานการณ์ต่างๆ ประกอบสร้างสังคม และเป็นผู้ เปลี่ยนแปลงสังคม แนวคิดและทฤษฎีต่อมา คือ แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ (Spatial conception) ของ Henri Lefebvre ซึ่งก้าวเข้ามาเป็นกรอบสำคัญในการวิเคราะห์การผลิตพื้นที่ (The production of space) ของผู้ขับรถยนต์ และการให้ความหมายต่อพื้นที่ แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ (Occurrence of car accidents) ซึ่งนำมาแนวคิดเป็นแนวคิดและองค์ประกอบสำคัญของอภิปรายผล ในการศึกษาครั้งนี้

6.1 อภิปรายผล

ในการศึกษาครั้งนี้มีสมมติฐานหลัก คือ ผู้ขับรถยนต์มักจะมีการแสดงออกถึงอารมณ์โกรธโดยมี มุมมองเชิงพื้นที่ที่สลับซับซ้อนอยู่ภายใต้สภาวะอารมณ์นั้น กล่าวคือในขณะที่ผู้ขับรถยนต์เผชิญหน้ากับ อารมณ์โกรธในชีวิตประจำวัน มุมมองที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่จะถูกถ่ายทอดออกมา แต่จะไม่มีความเป็นรูปธรรม ชัดเจนเท่ากับในสถานการณ์ปกติ ซึ่งมุมมองดังกล่าวนี้จะสามารถสะท้อนให้เห็นถึงการสร้างตัวตนของ บุคคลเหล่านั้นด้วย

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า อารมณ์โกรธของผู้ขับรถยนต์และการแสดงออกขณะที่โกรธ มีความสัมพันธ์กับสถานการณ์ต่างๆ บนถนน และมีบริบทเชิงพื้นที่เป็นส่วนประกอบภายใต้การแสดงนั้น และยังมีความเชื่อมโยงกับการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์บนถนนด้วย ดังนี้

6.2. สถานการณ์ (Situations)

6.2.1 สถานการณ์เฉพาะหน้า (Situation) กับอารมณ์โกรธ (Anger) ของผู้ขับขี่รถยนต์

การศึกษาอารมณ์ในทางสังคมวิทยาปัจจุบันยอมรับว่าเงื่อนไขและวัฒนธรรมทางสังคมมีอิทธิพลกับอารมณ์ของมนุษย์ที่นอกเหนือจากกระบวนการทางร่างกาย เช่น อาการหน้าแดง เหงื่อออก มือสั่น หัวใจเต้นแรง เป็นต้น ที่เห็นได้ชัดเจนที่สุด ซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายนี้เป็นการสนองตอบต่อการประเมินผลเหตุการณ์ที่กระตุ้นทั้งภายนอกหรือภายในตัวบุคคล ดังนั้นอารมณ์จึงเป็นการแสดงออกทางร่างกายที่ส่งสัญญาณเพื่อบ่งบอกถึงความสำคัญของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายใต้สภาวะแวดล้อม

เมื่อพิจารณาคำว่า สถานการณ์ ที่ แรนดัลล์ คอลลินส์ (Randall Collins) อธิบายไว้จะพบว่ามีความสัมพันธ์กับร่างกายมนุษย์ ความรู้สึก และสติสัมปชัญญะที่เกิดจากการมีปฏิสัมพันธ์แบบเผชิญหน้า ทั้งในระดับจุลภาคและมหภาค ซึ่งสถานการณ์จะเป็นเครื่องขยายอารมณ์ที่กระตุ้นให้บุคคลมีการเคลื่อนไหว และทำหน้าที่ส่งให้บุคคลกระทำการนอกเหนือจากขอบเขตที่จำกัดของสถานการณ์ได้ในทันที (Collins : 1981; 2004) ซึ่งหมายถึงว่า สถานการณ์เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้บุคคลแสดงอารมณ์ออกมา เมื่อเกิดการเผชิญหน้า และมีผลให้บุคคลสามารถกระทำได้มากกว่าที่สถานการณ์เกิดขึ้น และหมายถึงว่า เมื่อผู้ขับขี่รถยนต์เกิดความกลัว หรือเกิดความรู้สึกไม่พอใจขณะที่อยู่ในสถานการณ์ที่ถูกขับรถตัดหน้า บุคคลจะยิ่งรู้สึกมากและจะขยายอารมณ์ของตนเองจนกลายเป็นความโกรธพร้อมทั้งแสดงออกมาทันที เพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์นั้นๆ

ผลการศึกษา ระบุว่า สถานการณ์เฉพาะหน้า (Particular Situation) ที่เกิดขึ้นในขณะที่ขับขี่รถยนต์เป็นสถานการณ์ที่มีความเฉพาะเจาะจงที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน แต่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับอารมณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์ เพราะเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นอย่างมีปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่นและเกิดจากการถูกทำให้อยู่ในสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความรู้สึกว่าไม่ปลอดภัย อันตราย ล้ำเส้น หรือละเมิดสิทธิ ในขณะที่ขับขี่รถยนต์จนทำให้เกิดความโกรธขึ้น เพราะ อารมณ์โกรธที่เกิดขึ้นเป็นปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่แสดงผ่านอารมณ์ความคิดเห็นเมื่อได้สัมผัสกับสิ่งที่กระตุ้นอารมณ์ และแรงกระตุ้นอารมณ์นั้นจะทำให้พวกเขาอยู่ในช่วงเวลาที่ไม่สามารถควบคุมได้ และจะพยายามหาวิธีเพื่อให้อีกฝ่ายรู้สึกถึงประสบการณ์ทางอารมณ์ของพวกเขา ซึ่งผู้ขับขี่รถยนต์จะมีความรู้สึกที่ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ได้มากที่สุดเมื่อถูกล้ำเส้นในขณะที่ขับขี่รถยนต์ เช่นเดียวกับที่ Stradling และ Parker กล่าวถึง พฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นปัญหาว่าการถูกละเมิดด้วยสิ่งที่ไม่ถูกต้องในขณะที่ขับขี่เป็นปัญหาที่ทำให้เกิดการขับรถอย่างก้าวร้าวมากที่สุด (Lajunen, Parker, & Stradling, 1998) ดังนั้นความโกรธที่เกิดขึ้นจึงมีผลให้ตอบสนองต่อสถานการณ์เฉพาะที่เกิดขึ้นในเวลานั้นได้ไม่ดี จึงขับรถด้วยความเสี่ยงเพิ่มขึ้น ซึ่งความโกรธและ

การแสดงออกจะพัฒนาไปถึงขั้นสูงสุดหรือไม่ขึ้นอยู่กับ การตอบโต้กลับไปกลับมา ระหว่างกันกับคู่กรณี กล่าวคือ การแสดงความโกรธที่รุนแรงจะแปรผันตามสิ่งที่เกิดขึ้นจนเลยจุดที่สามารถจะควบคุมได้เมื่อมีการตักเตือนพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมด้วยการบีบแตรเตือน กระพริบไฟ หรือวิธีการอื่นๆ อย่างสุภาพแล้ว คู่กรณีก็ยังคงไม่ยอมรับผิดจากการกระทำของตนเอง และยังคงกระทำหรือขับรถช้ารอยเดิม ทั้งนี้สิ่งที่มีผู้ขับรถยนต์ส่วนใหญ่คาดหวังคือความตระหนักต่อความปลอดภัยบนถนนที่ใช้ร่วมกัน หากคู่กรณีไม่มีความตระหนัก ความโกรธย่อมเกิดขึ้นได้เร็ว และสามารถบานปลายไปสู่การทะเลาะวิวาท หรือการใช้กำลังกันบนถนนเพื่อยุติความโกรธที่เกิดขึ้น

ความโกรธที่เกิดขึ้นของผู้ขับรถยนต์มีคุณลักษณะเฉพาะเช่นเดียวกับที่ ทีโอดอร์ ดี. เคมเปอร์ และ เจมส์ เอ็ม. แจสเปอร์ กล่าวไว้ว่า อารมณ์หรือความรู้สึกเป็นผลมาจากการมีส่วนร่วม จินตนาการ และผลลัพธ์ที่สะสมมาจากการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (T.D. Kemper, 1978) ซึ่งความโกรธของบุคคลจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลสูญเสียอำนาจ หรือสถานะบางอย่าง และหากการสูญเสียที่เกิดขึ้นสามารถแก้ไขได้ ตัวแสดงอื่นก็ต้องเป็นผู้รับผิดชอบ (Jasper, 2014; Theodore D Kemper, 1990) ซึ่งคำกล่าวนี้นี้ตรงกับความจริงที่เกิดขึ้นบนถนนที่ผู้ขับรถยนต์มีการมีปฏิสัมพันธ์กันทางอ้อมผ่านวัตถุคือรถยนต์ การขับรถยนต์คือการมีส่วนร่วมกันในกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนถนน ดังนั้นจึงมีการปะทะสังสรรค์กันอยู่ตลอดเวลา ซึ่งในแง่มุมหนึ่งผู้ขับรถยนต์มีสิทธิและมีความเสมอภาคในการใช้ถนนเส้นทางเดียวกัน ทำให้เกิดการช่วงชิงพื้นที่ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัดในช่วงเวลาที่รับตัววน เป็นผลให้คนเกิดความขัดแย้งกัน หรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้จนมีผลให้ผู้ขับรถยนต์ที่เป็นผู้ถูกกระทำเกิดอารมณ์ไม่พอใจ หรือโกรธได้โดยง่าย ดังที่ โดโนฮิวและเคเวนจ์ กล่าวถึงความโกรธที่เกิดขึ้นกับบุคคลว่าเป็นการแสดงออกเชิงลบเพื่อตอบสนองต่อสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ที่มากระตุ้นเร้าอย่างฉับพลันทันที (Donohue & Cavenagh, 2003) ทั้งนี้ สถานการณ์ทางสังคมที่ดำเนินอยู่บนถนนที่แต่ละบุคคลประสบยังมีความเกี่ยวข้องกับความโกรธเนื่องจากให้บริบทที่กระตุ้น หรือจำกัดความโกรธในรูปแบบที่เป็นระบบที่ทำให้เกิดเงื่อนไขทางสังคมที่ส่งผลต่อกระบวนการโกรธของผู้ขับรถยนต์ด้วย

นอกจากนี้ สถานการณ์บนถนนยังมีคุณลักษณะเฉพาะที่สามารถกระตุ้นเป้าหมายซึ่งก็คือผู้ขับรถยนต์ได้ซึ่งความแตกต่างของแต่ละบุคคลส่งผลให้การแสดงออกมีความแตกต่างกัน โดยที่พลวัตของเหตุการณ์ที่กำลังดำเนินอยู่มีผลให้เกิดการต่อสู้ หรือการปกป้องตนเองจากการถูกคุกคาม และส่งผลให้ความโกรธของผู้ขับรถยนต์ทะยานถึงขีดสุดได้ (Collins R., 2008) ซึ่งสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นได้ถูกผู้ขับรถยนต์นิยามความหมายที่เกิดขึ้นผ่านประสบการณ์ ความรู้ ความเชื่อ บรรทัดฐาน ความเชื่อ และความคาดหวังต่างๆที่มีในสังคม (Crossman, 2020) นอกจากนี้ อารมณ์โกรธที่เกิดขึ้นของผู้ขับรถยนต์ยังประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ได้แก่ เป็นการกระทำที่เกิดขึ้นโดยบุคคล เป็นการประเมินผลเหตุการณ์ที่

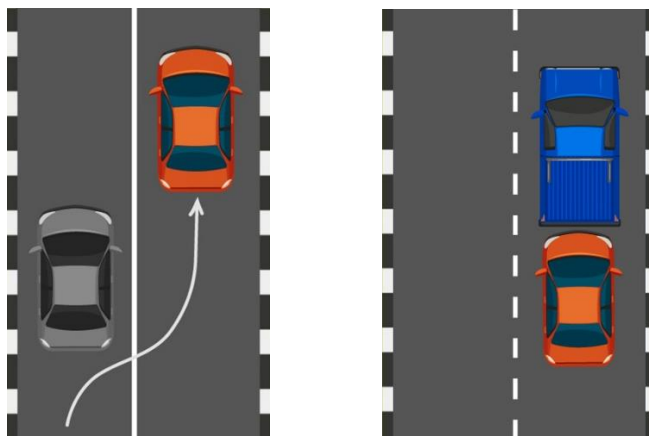
เกิดขึ้น และเป็นการการประเมิผลรวมด้วยตัวบุคคลเอง (Burkitt, 2002, 2014; de Rivera & Grinkis, 1986) ดังนั้นผู้ขั้บรณยนต์ที่ประสบกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นตรงหน้าจึงมีการตีความเหตุการณ์จากการรับรู้ของตนเองเชื่อมโยงกับการตอบโต้หรือปฏิกิริยาของคู่กรณี ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์เฉพาะ และจะกำหนดออกมาด้วยการแปลความหมายเฉพาะของตนเองจนนำมาสู่การแสดงออกมาที่เป็นการกระทำ (Lawler, 2001) และเป็นที่น่าสังเกตด้วยว่าความโกรธที่เกิดขึ้นจากสถานการณ์บนถนนมักจะมีประเด็นของความไม่เป็นธรรม การขัดขวางเป้าหมาย การกระทำที่ไม่เหมาะสมของอีกฝ่าย และการรุกรานทางวาจาหรือทางร่างกายจากคู่กรณีร่วมด้วย กล่าวคือ ผู้ขั้บรณยนต์มีความรู้สึกถึงการถูกโจมตี เกิดความตระหนก และเกิดความเครียดจากการตอบโต้ที่กระทำโดยคู่กรณี ทำให้พวกเขาต้องตอบโต้กลับเพื่อไม่ให้ในสถานการณ์ตนเองเสียเปรียบ ดังนั้นอารมณ์โกรธจึงมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับบุคคลอื่น รวมถึงสถานการณ์ที่ผ่านการนิยามความหมายและประเมินผลด้วยตัวผู้ขั้บรณยนต์ก่อนที่จะแสดงความโกรธออกมาในรูปแบบต่างๆ

6.2.1.1 รูปแบบของสถานการณ์และรูปแบบของการแสดงความโกรธ

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นด้วยว่า สถานการณ์ที่เกิดขึ้นในการขั้บรณยนต์เป็นรูปแบบ (Pattern) ซึ่งผู้วิจัยจำแนกเป็นรูปแบบของสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความโกรธ และรูปแบบของการแสดงความโกรธ ดังนี้

1. รูปแบบของสถานการณ์ที่ทำให้โกรธ

พฤติกรรมการขั้บรณยนต์ที่ไม่ปลอดภัย หรือรูปแบบการขั้บรณยนต์ที่มีความเสี่ยง ของคู่กรณีเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งของความโกรธ ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้นำไปสู่สถานการณ์เฉพาะเจาะจงที่เกิดขึ้นบนถนนต่างๆ ที่มีรูปแบบของสถานการณ์ซ้ำๆ ได้แก่ การขั้บรณยนต์ตัดหน้าอย่างกระชั้นชิด (ขั้บรณยนต์ปาดหน้า) 2) การขั้บรณยนต์อย่างกระชั้นชิด หรือจี้ท้ายรถ 3) การไม่ยอมรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน (การแข่งคิวและการแทรกเลน) 4) การเปลี่ยนช่องการจราจรบ่อยครั้ง 5) การจอดรถในทางที่ไม่สมควรจอด 6) การขั้บรณยนต์คร่อมเลน 7) การขั้บรณยนต์ผิดช่องทางการจราจร (ขั้บรณยนต์สวนเลน) 8) การไม่ให้สัญญาณไฟ และ 9) การแข่งรถผิดกฎหมาย (การแข่งรถ)



การปาดหน้ารถ
และแซงคิว

การขับรถตาม
อย่างกระชั้นชิด

สถานการณ์เหล่านี้เป็นสถานการณ์ที่ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคนต้องพบเจอบนถนน ซึ่งในบางครั้งพวกเขาเป็นเพียงผู้สังเกตการณ์ และในบางครั้งเป็นผู้ประสบเหตุการณ์บนถนนเอง แต่เมื่อเกิดขึ้นแล้วก็ไม่สามารถจะหยุดอารมณ์ไม่พอใจ หงุดหงิด หรือโกรธลงได้ เพราะผู้ขับขี่รถยนต์มีการตีความผ่านตัวตนของพวกเขาที่ประกอบสร้างจากประสบการณ์และความคาดหวังที่เป็นบรรทัดฐานของสังคม ดังนั้นพฤติกรรมร่วมที่เกิดขึ้นของสถานการณ์บนถนนเหล่านี้ จึงถูกตีความว่าเกิดจากการไม่เคารพกฎจราจร ละเมิดสิทธิของผู้ใช้ทางร่วมกัน และเป็นการขับรถที่ปราศจากการคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น ดังนั้นผู้ที่ทำให้เกิดสถานการณ์เหล่านี้ขึ้นจึงควรได้รับการตอบโต้ให้รู้ว่าสิ่งที่ทำไม่ถูกต้อง และควรตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้อื่นในภาพรวมให้มากขึ้น ซึ่งการตอบโต้สถานการณ์ได้กลายเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการไม่สามารถควบคุมอารมณ์ จนพัฒนาไปสู่การกระทำที่รุนแรงและก้าวร้าวมากขึ้นในผู้ขับขี่รถยนต์ ดังที่ แรนดัล คอลลินส์ (Randall Collins) กล่าวไว้ว่า สถานการณ์เป็นตัวกำหนดความรุนแรง ดังนั้นการแสดงออกที่รุนแรงของบุคคลจึงเป็นการตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

2 รูปแบบของการแสดงความโกรธ

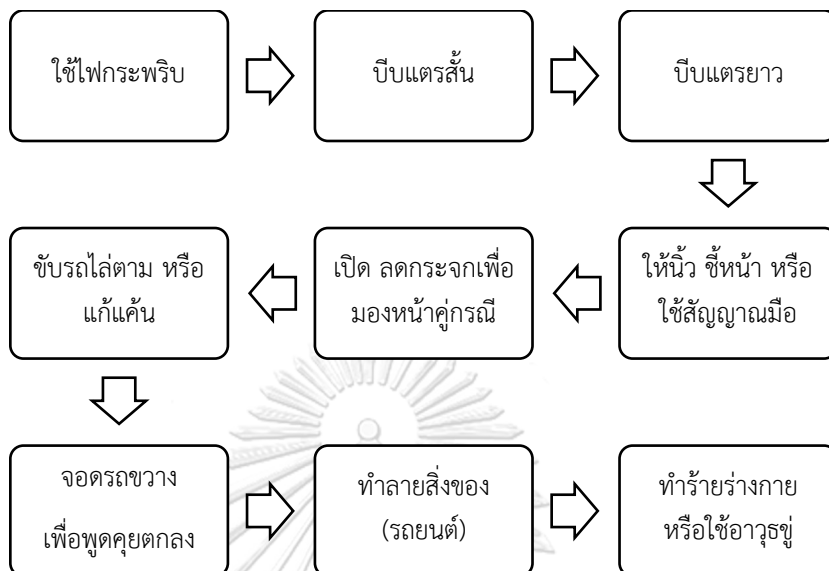
ผู้ขับขี่รถยนต์จะแสดงความโกรธเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถยนต์ เช่น ถูกแทรกเลนโดยไม่ให้สัญญาณไฟ หรือกะทันหัน ถูกอีกฝ่ายขับรถจี้ท้ายและบีบแตรต่ำเป็นระยะ ถูกขับรถปาดหน้าอย่างกระชั้นชิด เป็นต้น โดยที่ในลำดับแรก ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลือกใช้การเตือนด้วยแตรก่อนที่จะบีบแตรยาวเพื่อเป็นการตำหนิติกรรมของอีกฝ่าย ในลำดับต่อมาจึงลงจาก

รลไปเคาะกระจกคู้กรณึเพื่อพุดคยหาทางตกลงปัญหาที่เกดขึ้น แต่กึมึบางกรณึที่ผู้ขั้บรณยนต์เลือกที่จะแก้แค้นเอาคึนทันทีโดยมึการเดือนเดือย

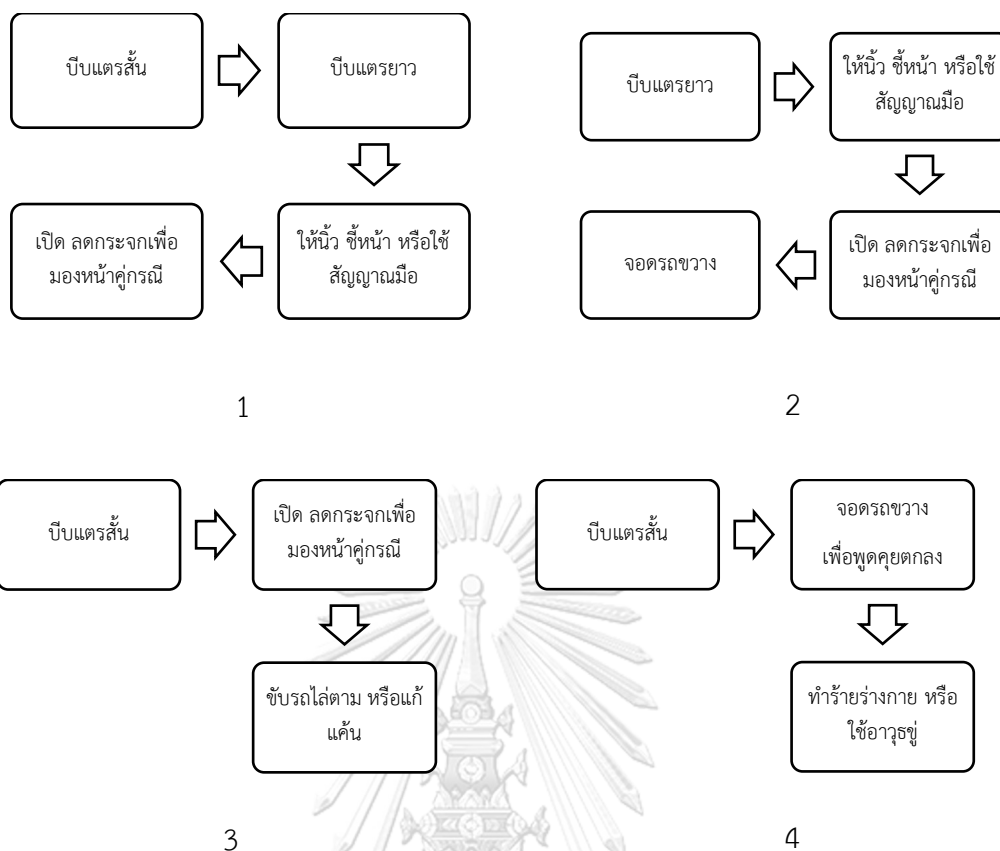
เป็นที่น่าสนใจเกดว่า ความโกรธที่ผู้ขั้บรณยนต์กล่าวถึงว่าเกดจากสถานการณึบนถนมี 2 ระดึบ คึอ ระดึบความหงุดหงิด และระดึบความโกรธ ซึ่งผู้ขั้บรณยนต์สามารถระบุได้ว่าตนเองอยู่ใอารมณึระดึบใด สอดคล้องกับที่เพียรวดี เปียมมงคล อธิบายถึงความโกรธไว้ว่าเป็นอารมณึที่มีระดึบความรุนแรงขั้มขั้นตั้งแต่มากไปน้อย โดยมีระดึบตั้งแต้หงุดหงิดจนถึงโกรธรุนแรง (เพียรวดี เปียมมงคล, 2556) และการแสดงความโกรธของผู้ขั้บรณยนต์มึลักษณะของการแสดงความโกรธภายนอก (Anger out) ซึ่งเป็นการแสดงออกมาตรงๆ เช่น การตวาด ดูว่า ทำลายข้าวของ มากกว่าที่จะเก็บกคความโกรธภายใน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขั้บรณยนต์โดยส่วใหญ่มีแนวโน้มนึที่จะบึบแตรเดือนพร้อมทั้งลงไปเคาะกระจก หรือลงจาการถนเองไปคยกับอึกฝ่าย ในขณะทีผู้ขั้บรณยนต์บางรายเลือกจะตอบโต้กลับทันทีด้วยการแก้แค้นเอาคึน ขั้บรลไ้ตาม ปาดหน้า แทรกเลนกะทันหันแบบเดือยกัน ซึ่งหลายเหตุการณึลงเอยด้วยการทีคู้กรณึอึกฝ่ายมึยอมรับผิด พุดจากวนประสาท และด่าทอกลับกายหลั้จการการตอบโต้ใระยะแรก จนนำมาสู่การแสดงความโกรธและก้าวร้าวด้วยการด่าทอกลับจนกระทั่งทำร้ายคู้กรณึด้วยการใช้กำล้ง หรือใช้ความรุนแรง เช่น ผลักไหล่ ต่อย หรือขู้ด้วยปึน เป็นต้น ลึ่เงนี้แสดงให้เห็นว่าบุคคลหรือผู้ขั้บรณยนต์มึการตีความสถานการณึทีเกดขึ้นอย่างหลากหลายว่าเป็นการถูกขั้ยขู้ ถูกปลุกปึน และจะเพิ่มระดึบใการตอบสนองต่อสถานการณึนั้นๆ ด้วยความโกรธใระดึบสูงขึ้นจนกระทั่งแปรสภาพไปสู่พฤติกรรมการแสดงออกทีก้าวร้าวต่อสถานการณึทีเกดขึ้น ทั้งนี้ หากผู้ขั้บรณยนต์มึการตอบโต้ใระยะแรกแล้ว คู้กรณึอึกฝ่ายยอมรับความผิดของตนเอง โดยการพุดคำว่าขอโทษ หรือยกมือเป็นสัญลักษณ์แสดงความขอโทษ ผู้ขั้บรณยนต์โดยส่วใหญ่จะรู้สึกพอใจ และกลับขึ้นรลของตนเองพร้อมทั้งขั้บรลออกไปจากสถานการณึตรงหน้าด้วยความรวดเร็ว ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบใการแสดงความโกรธเป็นแผนภาพได้ ดังนึ้

แผนภาพที่ 7 รูปแบบในการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์



แผนภาพที่ 7 เป็นรูปแบบที่ได้จากการเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยสังเกตการณ์ ขณะขับขี่รถยนต์ สัมภาษณ์เชิงลึก และการสังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ ที่แสดงให้เห็น รูปแบบของการแสดงออก หรือการแสดงความโกรธ หรือความไม่พอใจใน 9 รูปแบบ โดยเริ่มต้นด้วยการกระพริบไฟ และบีบแตรเพื่อเตือนก่อนที่จะดำเนินการในขั้นตอนต่อไป ซึ่งแผนภาพนี้ไม่ได้ระบุชัดเจนว่าผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคนจะแสดงความโกรธเรียงลำดับตามแผนภาพดังกล่าว เพราะบางคนเริ่มต้นด้วยให้นิ้ว ชี้น้ำดำ หรือแสดงสัญลักษณ์ถึงความไม่พอใจด้วยมือ ในขณะที่บางคนเริ่มต้นด้วยการขับรถเทียบเพื่อมองหน้าคู่กรณี และบางคนอาจเริ่มต้นด้วยการแก้กั้นเอาคืบ เพราะบุคคลแต่ละคนมีวิธีการแสดงออก และการตัดสินใจต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นแตกต่างกัน ดังแสดงเป็นแผนภาพตัวอย่างการสลับรูปแบบการแสดงความโกรธได้ ดังนี้



อธิบายแผนภาพข้างต้นได้ว่า เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดผลกระทบ โดยตรงต่อตนเอง บังคับบุคคล (ผู้ขับรถยนต์) จะมีการตีความสถานการณ์เกิดขึ้น ซึ่งเมื่อมีการเตือนแล้วคู่กรณียังแสดงอาการไม่รับรู้ และขับรถเช่นเดิมอีก ผู้ขับรถยนต์จะตีความต่อไปว่าคู่กรณี ยั่วแหย่ และจะเพิ่มระดับในการตอบสนองต่อสถานการณ์ด้วยความโกรธในระดับสูงขึ้น จนกระทั่ง แปรสภาพไปสู่พฤติกรรมแสดงออกที่ก้าวร้าวต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้ข้อมูลในการศึกษาบางประการบ่งชี้ว่า สถานการณ์ของการขับรถยนต์ที่เป็นภาพหลักของเหตุการณ์ มีลักษณะของการไม่เปิดเผยตัวตนทั้งผู้ขับรถยนต์และคู่กรณี กล่าวคือสถานการณ์ของการขับรถยนต์บนถนนเป็นสถานการณ์ที่ผู้ขับรถยนต์หลบซ่อนตัว อยู่ภายในในขณะที่มีปฏิสัมพันธ์กับผู้ขับรถยนต์คันอื่นบนถนนที่เป็นพื้นที่เปิดโล่ง ซึ่งเป็นลักษณะ ของความสัมพันธ์แบบไม่เผชิญหน้าเหมือนการมีปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่นในสถานการณ์ปกติ ในชีวิตประจำวัน การไม่เปิดเผยตัวตนนี้จึงเป็นส่วนหนึ่งในตัวเร่งปฏิกิริยาของความโกรธ เพราะ ผู้ขับรถยนต์มีแนวโน้มที่จะแสดงความโกรธมากขึ้นเมื่อตัวตนของพวกเขาถูกซ่อนอยู่ภายใน รถซึ่งเป็นสถานที่หรือสภาพแวดล้อมในรูปแบบหนึ่งที่ทำให้คนรู้สึกว่าการปลอดภัยและไม่สามารถมีใคร

เข้าถึงได้ ดังนั้นผู้ขับรถยนต์หลายคนจึงเลือกที่จะใช้วิธีการแก้แค้นด้วยการบีบแตรต่ำ และขับรถไล่ตามคู่กรณีมากกว่าที่จะลงจากรถมาเผชิญหน้ากับคู่กรณีทันที

สรุปได้ว่า เมื่อเกิดสถานการณ์ที่ต้องปะทะกันเกิดขึ้น ผู้ขับรถยนต์โดยส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะเตือนหรือตำผู้ขับรถยนต์คันอื่นด้วยรูปแบบของการใช้สัญญาณก่อน แต่ก็ยังมีบางกรณีที่ผู้ขับรถยนต์เลือกจะตอบโต้กลับทันทีด้วยการแก้แค้นเอาคืนทันที ซึ่งหลายเหตุการณ์มักจะจบลงด้วยการคู่กรณีอีกฝ่ายไม่ยอมรับผิด พุดจายั่ว และด่าโต้ตอบกลับภายหลังจากการตอบโต้ในระยะแรก จนนำมาสู่การแสดงความโกรธและก้าวร้าวที่รุนแรงขึ้นจนอาจถึงขั้นทำร้ายคู่กรณีด้วยการใช้กำลัง หรือใช้ความรุนแรง เช่น ผลักไหล่ ต่อย หรือชูด้วยอาวุธ เป็นต้น

การสังเคราะห์ผลการวิจัย พบว่า ความโกรธและการแสดงความโกรธของผู้ขับรถยนต์มีรูปแบบ (Pattern) ที่คล้ายคลึงกัน แม้ว่าจะไม่เหมือนกัน ซึ่งสามารถจำแนกการแสดงความโกรธได้ 2 ลักษณะ คือ 1) การใช้สัญญาณด้วยแตรรถที่ใช้ในกรณีฉุกเฉิน หรือในระยะกระชั้นชิดที่มีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง รวมถึงการใช้ภาษาท่าทาง และ 2) การใช้วาจาด้วยการเปิดกระจกรถยนต์ไปต่อว่า หรือลงจากรถเพื่อไปเคาะกระจกให้คู่กรณีออกมาคุย ตกลงกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะคำว่า “รูปแบบ” ในสถานการณ์การขับรถยนต์บนถนนคือสิ่งที่แสดงให้เห็นว่าเป็นเช่นนั้น และเกิดขึ้นซ้ำๆ ไม่ใช่รูปแบบที่กำหนดขึ้นเป็นหลักหรือเป็นแนวซึ่งเป็นที่ยอมรับ ซึ่งสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้ขับรถยนต์ใช้สัญญาณ หรือภาษาท่าทางมากกว่า เพราะในขณะที่ขับรถยนต์ การสื่อสารทางตรงแบบตัวต่อตัวไม่อาจกระทำได้จากการที่ผู้ขับรถซ่อนตัวอยู่ในรถซึ่งเป็นยานพาหนะของตนเอง ซึ่งการสื่อสารกับคู่กรณีผนวกรวมกับอารมณ์ที่เกิดขึ้นมีผลให้ความโกรธเพิ่มขึ้น ทั้งนี้อาจกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่า สถานการณ์ที่เกิดขึ้นบนถนนมีความเกี่ยวข้องกับอารมณ์ในเชิงสัญญาณด้วย เพราะผลการศึกษาระบุชัดว่า “สัญญาณ” ที่ผู้ขับรถยนต์และคู่กรณีใช้ เช่น การกล่าวขอโทษ การยกมือขอทาง การบีบแตรยาว เป็นต้น มีผลต่ออารมณ์โกรธที่เพิ่มและลดลงของบุคคล

6.3 ตัวตน (Self)

6.3.1 ตัวตนของผู้ช้บรณนค์กับการปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism)

นักปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism) มีมุมมองว่า ความจริงที่แท้จริงไม่มีอยู่จริงในโลก เพราะมันถูกสร้างขึ้นจากการกระทำของคนเราที่มีต่อโลก ผู้คนนิยามวัตถุทางสังคมและทางกายภาพที่พวกเขาพบตามการใช้งานของตนเอง ฉะนั้นหากเราต้องการทำความเข้าใจกับตัวแสดงหรือผู้กระทำการ เราจำเป็นต้องทำความเข้าใจในสิ่งที่ผู้คนกระทำ ซึ่งจอร์จ เฮร์เบิร์ต เมด (George Herbert Mead) ได้ให้เหตุผลว่า คนเรามักจะทำตัวราวกับว่าความคิดที่เรามี "ในหัวของเรา" กำหนดว่าเราเป็นใคร และสิ่งที่เป็นสถานการณ์ต่อหน้าเราคืออะไร แต่ความคิดของเราแท้จริงแล้วคลุมเครือ จึงต้องได้รับการยืนยันจากผู้อื่นในสถานการณ์ก่อนที่จะกลายเป็น "ความจริง" หรือ "ของจริง" ดังนั้นการสื่อสารจึงเป็นศูนย์กลางในการกำหนดสถานการณ์ทางสังคม ยิ่งไปกว่านั้นมันยังดำเนินงานตามสิ่งบ่งชี้ หรือท่าทางของความหมายที่เรียกร่องการตอบสนองในผู้อื่น (Mead, 1934) ฉะนั้น มนุษย์จะกระทำสิ่งต่าง ๆ ตามความหมายที่สิ่งเหล่านั้นมีให้พวกเขา ซึ่งความหมายเหล่านั้นไม่ได้มาจากสิ่งที่เกิดขึ้นเอง หากแต่เกิดจากการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมกับผู้อื่น และความหมายเหล่านี้มีการต่อรอง ดัดแปลงแก้ไข ผ่านกระบวนการตีความที่ผู้กระทำการมีการสื่อสารโต้ตอบกับผู้อื่น (Blumer, 1969) ดังนั้น ผู้คนในสังคมสามารถปรับเปลี่ยนความหมายของการกระทำ และการมีปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่นได้ตามการตีความที่แต่ละบุคคลประสบพบเจอในแต่ละสถานการณ์ และความหมายที่เกิดขึ้นมานั้นก็คือสัญลักษณ์หรือวัตถุทางสังคม (Social objects) ซึ่งช่วยให้บุคคลสามารถชี้นำตัวเองให้เป็นในแบบที่เขาต้องการได้ หมายความว่า บุคคลจะเป็นผู้กระทำการจากการตอบสนองภายในใจ ซึ่งอาจเป็นตัวเอง หรืออาจเป็นบุคคลอื่นที่มีผลต่อการแสดงพฤติกรรม มากกว่าที่จะเป็นผู้ถูกกระทำโดยสภาพแวดล้อมหรือบริบทอื่นใดนั่นเอง และตัวตนของคนเราย่อมสามารถปรับเปลี่ยนได้ตลอดเวลาตามสถานการณ์ สภาพแวดล้อม และบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป

เมื่อพิจารณาถึงผลการศึกษาแล้ว จะพบการมีปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์เช่นเดียวกับที่บลูเมอร์ (Blumer) ได้กล่าวไว้ ซึ่งแสดงถึงการตีความการสื่อสารที่เกิดขึ้นบนถนนกับผู้ช้บรณนค์คนอื่น ซึ่งแสดงออกผ่านตัวตน (Self) ของพวกเขา ดังนี้

1. ผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เดียวกัน ไม่จำเป็นต้องกำหนดความหมายเหมือนกัน และบทบาทที่ของบุคคลแต่ละคนแสดงออกก็มีความเกี่ยวข้องกับการให้นิยามสถานการณ์ โดยที่การนิยามขึ้นอยู่กับพื้นฐาน หรือจากประสบการณ์ในอดีตของแต่ละบุคคล และสถานการณ์จะมีความแปรผันแตกต่างกันไปตามมุมมองของผู้นิยาม ดังเช่น

1.1 กรณีผู้ขับรถยนต์อยู่ในสถานการณ์ที่ถูกคู่กรณีปาดหน้าในระยะกระชั้นชิดลักษณะเดียวกัน แต่ผู้ขับรถยนต์แต่ละคนมีการแสดงออกไม่เหมือนกัน โดยผู้ขับรถยนต์รายหนึ่งเลือกที่จะตอบโต้ด้วยการแก้แค้น เอาคืน (ปาดหน้า) ในขณะที่ผู้ขับรถยนต์อีกรายหนึ่งเลือกที่จะบีบแตรเพื่อเป็นสัญลักษณ์ในการเตือนและด่า

1.2 กรณีที่เกิดการเฉี่ยวชน แล้วอีกฝ่ายไม่ยอมรับผิดชอบ ผู้ขับรถยนต์รายหนึ่งเลือกที่จะลงจากรถไปคุย และไปตกลงกันที่สถานีตำรวจเมื่อไม่มีข้อยุติลงได้ ในขณะที่ผู้ขับรถยนต์อีกรายหนึ่งเลือกที่จะขับรถยนต์เข้าโรงอู่รถอีกครั้งให้อีกฝ่ายรู้สึกสำนึก ในขณะที่ผู้ขับรถยนต์อีกรายหนึ่งเลือกที่จะลงมือกับผู้ที่ก่อให้เกิดเหตุ

ความแตกต่างของการกระทำ หรือการแสดงความโกรธที่เกิดขึ้นเป็นเพราะผู้ขับรถยนต์แต่ละคนให้ค่านิยมแตกต่างกัน ซึ่งเป็นสิ่งที่ประกอบสร้างมาจากตัวตน (Self) ที่เป็นเรื่องของประสบการณ์ ได้แก่ การรับรู้ อารมณ์ ความคิดจากปรากฏการณ์ต่างๆ ของปัจเจกบุคคลที่มีความแตกต่างกัน สอดคล้องกับทฤษฎีในกลุ่มปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic interactionism) ที่ให้น้ำหนักต่อปัจเจกบุคคลในฐานะที่เป็นประธาน หรือ ผู้กระทำการ (Agency) โดยที่กระบวนการทางร่างกาย กระบวนการทางอารมณ์ และกรอบสังคมภายนอกมีผลต่อธรรมชาติของตัวตน (Self)

ทั้งนี้ ข้อค้นพบจากการศึกษา พบว่าตัวตนผู้ขับรถยนต์ (Self-concept) มีความสัมพันธ์กับความโกรธ และสถานการณ์ที่เกิดขึ้นบนถนน เพราะความโกรธเป็นลักษณะประการหนึ่งที่แฝงอยู่ในตัวบุคคลที่มีลักษณะเป็นโครงสร้างหลายมิติที่สร้างขึ้นจากการแสดงออกทางสรีรวิทยา องค์ความรู้ พฤติกรรม และอารมณ์ของบุคคล (Eckhardt & Deffenbacher, 1995; Eckhardt, Norlander และ Deffenbacher, 2004; Edmondson & Conger, 1996) โดยที่ในช่วงแรกของกระบวนการโกรธ ผู้ขับรถยนต์โดยส่วนใหญ่พยายามตนเองว่าเป็นเหยื่อ ดังนั้นจึงต้องปกป้องตนเองด้วยการเผชิญหน้าด้วยความโกรธ โดยให้อีกฝ่ายเป็นตัวสะท้อนตัวตนของพวกเขา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์การขับรถยนต์ที่คนขับแต่ละคนถูกตัดขาดออกจากรถคันอื่น ไม่สามารถเผชิญหน้ากันได้ตรงๆ สิ่งแรกเมื่อเกิดความโกรธขึ้นจากการนิยามว่าตัวเองเป็นเหยื่อหรือผู้ถูกระทำ คือการพาตนเองไปเผชิญหน้าเพื่อเก็บข้อมูลคู่กรณีว่าตั้งใจกระทำหรือไม่ ทำไมจึงเป็นเช่นนั้น และอีกฝ่ายมีความรู้สึกผิดกับสิ่งที่ทำหรือไม่ ซึ่งสิ่งนี้เป็นลักษณะตัวตนของผู้ถูกระทำในกระบวนการปกป้องตนเอง ดังจะเห็นได้จากการลงจากรถของตนเองเพื่อไปเคาะกระจกเรียกให้อีกฝ่ายออกมาพูดคุยตกลงกันเมื่อเกิดสถานการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ขึ้น ซึ่งในระหว่างการพูดคุยในช่วงระยะเวลาอันสั้นนั้น ผู้ขับรถยนต์จะประเมินอีกฝ่ายจากท่าทางการแสดงออกและคำพูดที่กล่าวออกมาว่าเป็นคนเช่นไร พร้อมกันนั้นก็ประมวลความคิดอย่างรวดเร็ว

ว่าจะจัดการอย่างไรกับสถานการณ์ตรงหน้า ซึ่งกระบวนการในการประมวลผลนั้นเป็นลักษณะที่ร่างกายตอบโต้ไปตามสภาวะอารมณ์ที่เกิดขึ้นอย่างทันที โดยไม่ได้มีการไตร่ตรองหรือใคร่ครวญถึงผลกระทบ ภายหลังจากนั้น สอดคล้องกับที่ William I. Thomas ได้กล่าวถึงนิยามของสถานการณ์ไว้ว่าวิธีการที่เราจะกำหนดสิ่งต่างๆ คือเน้นไปที่ความสำคัญของภาษาท่าทางในแต่ละสถานการณ์และการให้นิยามความหมายของบุคคล ดังนั้นทุกการปฏิสัมพันธ์จึงมีความหมายเพราะมนุษย์มีการตีความสัญลักษณ์ร่วมกันและมีวิธีการตอบสนองต่อสัญลักษณ์ทั้งทางท่าทาง และแบบที่เผชิญหน้ากัน และมนุษย์สื่อสารกันด้วยสัญลักษณ์ผ่านการแชร์ความหมายนั้น (William I. Thomas (1863-1947) & Florian Znaniecki, 1882-1959) ดังนั้นสถานการณ์เฉพาะหน้าและตัวตนของบุคคลจึงมีความสัมพันธ์กันอย่างแนบแน่น เพราะอารมณ์เป็นชีวิต เป็นตัวตนของมนุษย์ที่มีทั้งด้านที่ซ่อนอยู่ และอยู่นอกเหนือการควบคุม ซึ่งทุกครั้งที่เกิดขึ้น เราไม่ได้ตระหนักถึงตัวตนของเรา เว้นแต่เราจะกลายเป็นตัวสะท้อนตัวตนในสถานการณ์ที่มีความรู้สึกเหล่านั้น (Katz J., 1999)

2. ผู้ขับรถยนต์มีการใช้ข้อมูลทางสังคมที่มีของตนเองในการตีความความหมายคู่กรณี

ข้อมูลผลการศึกษาพบว่า การเกิดความโกรธเกิดขึ้นได้จากพฤติกรรมการขับรถยนต์ของคู่กรณีโดยที่ยังมิได้ลงไปเผชิญหน้ากัน กล่าวคือ ผู้ขับรถยนต์ที่โกรธจัดมักจะใช้ข้อมูลทางสังคมในการอธิบายสิ่งที่เกิดขึ้นด้วยการมองรถคันอื่นผ่านสายตารวดเร็วและรับรู้ตัวตนของอีกฝ่ายผ่านประสบการณ์ ทักษะ และความเชื่อของตนเอง เช่น อายุ เพศ หรือชนชั้นจากรถที่พวกเขาเหล่านั้นขับ ซึ่งหมายถึงว่า ผู้ขับรถยนต์มีแนวโน้มที่จะผนวกคุณลักษณะ (Embodied) ของรถที่อีกฝ่ายขับกับคนขับรถแล้วกำหนดออกมาว่าคนขับรถจะมีตัวตนและพฤติกรรมอย่างไรด้วยการมองรถคันอื่นผ่านสายตารวดเร็วและรับรู้ตัวตนอีกฝ่ายจากประสบการณ์ของตนเอง เช่น หากคู่กรณีขับรถยนต์ถึงสปอร์ตที่โหดต่ำ ก็จะประมวลผลว่าอีกฝ่ายเป็นพวกชอบใช้ความเร็ว เห็นแก่ตัวเพื่อให้ได้ไปไวกว่าคนอื่น หรือหากขับรถ BMW ก็จะประมวลผลว่าอีกฝ่ายเป็นพวกมีฐานะแต่ไร้มารยาท เอาแต่ประโยชน์ส่วนตน หรือหากอีกฝ่ายขับรถกระบะจะประมวลผลว่าอีกฝ่ายคิดว่ารถตนเองแข็งแรงเลยคิดจะขับรถอย่างไรก็ได้ ไม่ต้องสนใจความเดือดร้อนของคนอื่น เป็นต้น ซึ่งในบางกรณี ผู้ขับรถยนต์ที่โกรธอาจกำหนดคุณลักษณะของยานพาหนะที่กระทำผิดของอีกฝ่ายเพื่อให้เห็นความหมายทั่วไป และสร้างตัวละครใหม่ด้วยการผสมผสานคุณลักษณะทางร่างกายกับยานพาหนะเข้าไปด้วยกันในความรู้สึกนึกคิดและผรุสวาทขึ้นมา เช่น ประมวลผลว่าคนขับรถอีกฝ่ายเป็นผู้หญิงวัยป่าที่โง่งง เช่ๆ เมื่อพบเจอกับผู้หญิงที่ขับรถยนต์โตโยต้าเก๋าๆ ที่เลี้ยวชุกช้า และตัดสินใจผิดพลาดโดยที่ไม่เห็นหน้าคนขับรถ หรือเมื่อเจอคนขับรถผู้ชายที่ขับรถพอร์ช

และมีพฤติกรรมชั่วร้ายร้ายและแทรกเลนจะประมวลผลว่า เป็นพวกวัยรุ่นที่บ้านรวย แต่ไม่ได้สอนมารยาท เป็นต้น ซึ่งการกำหนดการนิยามเช่นนี้ทำให้ปฏิกริยาในการตอบโต้ที่แสดงออกว่าโกรธมีความแตกต่างกันด้วย อย่างไรก็ตามข้อมูลการศึกษาครั้งนี้ไม่พบว่า มุมมองที่มีต่ออายุ เพศ ของผู้ชั้บรณยนต์มีผลต่อการเกิดความโกรธเท่ากั้สถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงบนถนน กล่าวคือ เพศ อายุ มีผลต่อการตีความและตอบโต้ของผู้ชั้บรณยนต์ในระยะแรกที่ประสบกับเหตุการณ์ แต่ในระยะต่อมาสถานการณ์เฉพาะหน้าที่เกิดขึ้นจากการโต้ตอบหรือมีปฏิสัมพันธ์กันบนถนนเป็นปัจจัยสำคัญที่ยิ่งทำให้โกรธ

3. ตัวตน (self) ของผู้ชั้บรณยนต์เกิดจากตัวตนเดิมที่ได้รับการหล่อหลอมมาตลอดชีวิต และการกำหนดคุณค่าหรือให้ความหมายกับสิ่งต่างๆ ของบุคคล ซึ่งประกอบด้วย อารมณ์ นิสัย บุคลิกภาพ ประสบการณ์ ทักษะ และวิธีการการชั้บรณยนต์ และการให้ความหมายกับบรณยนต์

ผลการศึกษาแสดงว่า ผู้ชั้บรณยนต์เกือบทุกคนมีความอ่อนไหวทางอารมณ์และการตอบสนองอย่างว่องไวต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับตนเอง ไม่ว่าจะเป็นในการใช้ชีวิตส่วนตัว การทำงาน หรือแม้แต่การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวัน ซึ่งอารมณ์และการแสดงออกที่เกิดขึ้นนั้นหล่อหลอมมาจากการใช้ชีวิตในบ้าน การทำงาน ให้แต่ละบุคคลมีบุคลิกภาพและสภาวะทางอารมณ์ที่เป็นอยู่แตกต่างกัน เช่น ผู้ชั้บรณยนต์บางคนเป็นคนอารมณ์ร้อน เมื่อไปทำงานที่ต้องมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่นต้องรู้จักการควบคุมอารมณ์เลยไม่ได้แสดงตัวตนที่แท้จริงอย่างเต็มที่ ในขณะที่บางคนนิสัยเดิมเป็นคนไม่แสดงอารมณ์แต่ต้องทำงานที่มีลักษณะงานที่ต้องใช้อารมณ์จนเปลี่ยนตัวตนและบุคลิกภาพกลายเป็นคนที่ชอบแสดงออกทางอารมณ์ในชีวิตประจำวัน ในขณะที่บางคนเป็นคนอารมณ์เย็น ไม่ค่อยแสดงออกทางอารมณ์ในการใช้ชีวิตประจำวัน จะมีการเปลี่ยนบุคลิกภาพไปเป็นอีกคนที่ใจร้อน พร้อมตอบโต้ผู้อื่นเมื่อต้องเปลี่ยนบทบาทมานั่งหลังพวงมาลัยหรือชั้บรณยนต์บนถนน เป็นต้น ลักษณะเช่นนี้แสดงให้เห็นว่า บุคลิกภาพและอารมณ์ของบุคคลมีการเปลี่ยนแปลง และสามารถประกอบสร้างตัวตนใหม่ขึ้นได้จากสภาวะสังคมภายนอกและการมีปฏิสัมพันธ์โต้ตอบกับบุคคลอื่นภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ซึ่งสอดคล้องกับที่ แจ็ค คาทซ์ (Jack Katz) นักสังคมวิทยาอารมณ์ กล่าวว่า มนุษย์จะมีการปรับการแสดงออกทางอารมณ์ตลอดเวลา โดยขึ้นอยู่กับว่าบุคคลอื่น ๆ กำลังตอบสนองต่อพฤติกรรมของเราอย่างไร และอารมณ์ความโกรธที่เกิดขึ้นนั้นมีการผลิตและกระทำการผ่านอารมณ์ที่อาศัยอยู่ในตัวตนของแต่ละบุคคล (Katz J., 1999) ดังนั้น ทุกแง่มุมของชีวิตของคนจึงเป็นวัฒนธรรมและความสัมพันธ์ทางสังคมมีผลต่อประสบการณ์ทางอารมณ์ รวมถึงการแสดงออกทางอารมณ์ของปัจเจกบุคคลด้วย

ในขณะที่ข้อมูลด้านประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ ทักษะในการขับรถ ซึ่งเป็นสิ่งที่ประกอบสร้างในตัวผู้ขับรถยนต์แต่ละคน รวมถึงระยะเวลาที่ใช้รถใช้ถนนของผู้ขับรถยนต์ไม่สามารถสรุปได้ว่าจะทำให้ผู้ขับรถยนต์มีความโกรธหรือสามารถควบคุมอารมณ์โกรธได้ แต่ทำให้ผู้ขับรถยนต์มีข้อมูลในการประเมินสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้ ทั้งนี้การประเมินผลยังรวมถึงการประเมินการขับรถของตนเองและคู่กรณีด้วย ผู้ขับรถยนต์ส่วนใหญ่ประเมินว่าตนเองขับรถดี มีความระมัดระวังเนื่องด้วยพวกเขาตีความว่าการปฏิบัติตามกฎจราจรแม้จะไม่เคร่งครัด คือลักษณะของผู้ขับรถยนต์ที่ดี ดังนั้นผู้อื่นที่ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร และขับอย่างไม่มีมารยาทด้วยการไม่ยอมต่อคิว แชนงรถกะทันหัน ขับรถตัดหน้า จึงเป็นผู้ที่ขับรถแย่มาก ไม่มีจิตสำนึกถึงสังคม

ทั้งนี้ การให้ความหมายต่อรถยนต์ที่ขับของผู้ขับรถยนต์สามารถบ่งบอกถึงตัวตน รวมถึงทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนของพวกเขาได้ กล่าวคือ ผู้ขับรถยนต์ที่ให้ความหมายกับรถว่าเป็นบ้านเคลื่อนที่ เป็นที่ที่อยู่แล้วมีความสุข ผ่อนคลาย และเป็นตัวของตัวเองได้อย่างเต็มที่ เป็นที่เก็บของทุกอย่าง ตลอดจนนิยามว่ารถยนต์ เป็นเพื่อน เป็นชีวิต เป็นตัวตนของเขา และเป็นส่วนหนึ่งของตัวพวกเขาในเวลาที่เขาขับรถอยู่บนถนน มีแนวโน้มที่จะมีคุณลักษณะสำคัญของการผนวกตัวเองเข้าไปเป็นอันหนึ่งอันเดียว (Embodied) กับรถยนต์ที่ขับ ซึ่งหมายถึงว่า หากเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้รถยนต์ของพวกเขาต้องถูกขัดจังหวะจากการขับรถไม่มีมารยาทของผู้อื่น หรือทำให้พวกเขาารู้สึกเกิดความเสียดายต่อความไม่ปลอดภัย ผู้ขับรถยนต์จะมีความรู้สึกฉุนเฉียว หงุดหงิดเพิ่มขึ้นจากสถานการณ์นั้นมากกว่าปกติ เช่นเดียวกับผู้ให้ข้อมูลที่ประกอบอาชีพขับรถโดยสารสาธารณะ (Taxi) ที่ให้คุณค่าและให้ความหมายรถยนต์ในฐานะที่เป็นอุปกรณ์ในการหารายได้ และเป็นทุกสิ่งทุกอย่างในชีวิต สถานการณ์ที่ถูกกระตุ้นอย่างไม่พึงประสงค์จากคู่กรณีมีแนวโน้มที่จะทำให้โกรธ และตอบโต้อย่างรุนแรงและรวดเร็วได้ ในขณะที่บางกลุ่มให้คำนิยามรถ โดยเปรียบเปรยกับสภาวะอารมณ์ในแต่ละวันมีแนวโน้มที่จะมีความรู้สึกขุ่นลงของอารมณ์ และแสดงความโกรธตามอารมณ์ที่เกิดขึ้น เช่นถ้าโกรธอาจแสดงออกด้วยการแค้นใจ เอาคืนทันทีตามอารมณ์ที่คุกรุ่นอยู่ในร่างกาย

4. ปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์ที่กระทำต่อสังคมหรือคนในสังคม ประกอบด้วย ระดับปัจเจกบุคคล ครอบครัว และสถาบันต่างๆ มีบทบาทในการสร้างความคาดหวังทางสังคมและส่งผ่านความหมายและความคาดหวังมาสู่เราซึ่งเป็นสมาชิกของสังคม ดังนั้น บุคคลจะมีการกระทำต่อสิ่งใดขึ้นอยู่กับความหมายของสิ่งที่มี และความคาดหวังทางสังคมที่ได้รับมาจนกลายเป็นตัวตนของเราจากการใช้ชีวิตประจำวันในสังคม

ผลการศึกษาที่ได้แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับรถยนต์ทุกรายมีความคาดหวังว่าผู้ใช้รถใช้ถนนต้องคำนึงถึงความปลอดภัยทั้งของตนเองและของผู้อื่น และตระหนักในมารยาทและวินัยจราจรตามจิตสำนึกที่ดีของการอยู่ร่วมกันในสังคมที่บุคคลทุกคนได้รับการปลูกฝังมาเป็นระยะเวลายาวนาน ตั้งแต่วัยเยาว์จากครอบครัวและโรงเรียน รวมถึงได้รับการถ่ายทอดในกระบวนการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ที่มุ่งเน้นการปฏิบัติตามกฎจราจรจนรับรู้และนำเอาสิ่งที่เรียนรู้มาเป็นบรรทัดฐานเป็นข้อกำหนดที่ผู้ขับรถยนต์ทุกรายตระหนักร่วมกัน

5. การที่ผู้ขับรถยนต์ไม่สามารถสื่อสารได้ในทันทีกับผู้ที่กำลังมีปฏิสัมพันธ์ด้วยซึ่งก็คือผู้ขับรถยนต์อีกฝ่ายทำให้เกิดความโกรธ

การที่ผู้ขับรถยนต์ไม่สามารถทราบได้ว่ากำลังสื่อสารกับใคร และคู่กรณีต้องการสื่อสารอะไร มีความหมายอย่างไรจากการขับรถยนต์ในลักษณะนั้นๆ ทำให้ผู้ขับรถยนต์ไม่มีความหมาย จึงไม่สามารถมีพฤติกรรมที่ตอบสนองอย่างเหมาะสมได้ และแสดงตอบสนองกลับด้วยการตีความจากตัวตนของพวกเขาเอง

ในท้ายที่สุด สังเคราะห์ผลการศึกษาได้ว่า การประมวลผลที่เกิดขึ้นจากการตีความผ่านตัวตนของผู้ขับรถยนต์ที่โดยส่วนมากจะเป็นการประเมินผลด้วยการเปรียบเทียบเชิงลบระหว่างการขับรถยนต์ของตนเองกับการขับรถยนต์ของบุคคลอื่น ซึ่งรูปแบบการเปรียบเทียบนี้อาจมีประโยชน์ในลักษณะที่จะช่วยให้ผู้ขับรถยนต์จินตนาการว่าตนเองควรขับรถ และแสดงออกอย่างไรก่อนที่จะเกิดสถานการณ์รุนแรงขึ้นได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

6.3.2 อารมณ์โกรธ (Anger) ของผู้ขับรถยนต์กับสังคมวิทยาจุลภาค (Micro sociology)

การวิเคราะห์อารมณ์ (Emotions) ของผู้ขับรถยนต์ในแนวทางสังคมวิทยาจุลภาค (Micro sociology) มีลักษณะสำคัญคือ การศึกษาพฤติกรรมของผู้คนในการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมแบบตัวต่อตัว และกลุ่มย่อย เพื่อทำความเข้าใจกับสิ่งที่พวกเขาพูด คิด และพยายามที่จะเข้าใจว่าผู้คน ให้ความหมายอย่างไรกับสิ่งต่างๆ ซึ่งหากจะเปรียบเทียบก็คือ เป็นการศึกษาภาพเล็กๆ ของคนในสังคมในรูปแบบปฏิสัมพันธ์แบบตัวต่อตัว (Face-to-face interactions) โดยจุดเน้นของวิธีวิทยาการตีความความหมาย (Constructionists) คือการตรวจสอบอิทธิพลของสังคมและวัฒนธรรมที่มีต่ออารมณ์ เช่น การแสดงออก และการควบคุมอารมณ์ (Hochschild 1979; Armon-Jones 1986; Thoits 1989) โดยที่สังคมวิทยาในระดับจุลภาคสนใจบทบาททางสังคม (Social roles) บรรทัดฐาน (Norms) กฎความรู้สึกลับ

(Feeling rules) ปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (Social interactions) และสถานการณ์ในชีวิตประจำวัน (Everyday life situations) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอารมณ์ของคนเรามีองค์ประกอบทางสังคมซ่อนอยู่ด้วย

ข้อมูลจากการศึกษา พบว่าอารมณ์โกรธของผู้ขับรถยนต์มีความสอดคล้องกับแนวทางสังคมวิทยาจุลภาคที่เน้นการศึกษา ทำความเข้าใจบุคคลกลุ่มเล็กๆ ที่กำลังเผชิญกับความโกรธในขณะที่ขับรถยนต์ทุกๆ วัน กล่าวได้ว่าอารมณ์โกรธที่เกิดขึ้นขับรถยนต์ในระหว่างขับรถบนถนนเป็นกระบวนการในการประกอบสร้างความจริงผ่านอารมณ์ที่พวกเขาเหล่านั้นกำลังเผชิญอยู่จริงผ่านสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นประกอบไปด้วยบริบทที่หลากหลายทั้งจากตัวตนของผู้ขับรถยนต์เอง ตัวตนของคู่กรณี ทักษะสติ การตีความความหมายของสิ่งที่เกิดขึ้น รวมถึงปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่สะท้อนกลับไปกลับมาระหว่างสองฝ่ายจนแสดงออกมาสู่ภายนอกผ่านกระบวนการทางร่างกาย และผู้ขับรถยนต์ที่โกรธจัดมักจะพยายามอธิบายสิ่งที่เกิดขึ้นด้วยการใช้ข้อมูลทางสังคมที่ปรากฏตรงหน้าขณะนั้น ดังนั้นสังคมจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญอีกประการหนึ่งของอารมณ์ในตัวพวกเขาเหล่านั้นจึงมีความสอดคล้องกับที่เดนซิน (Denzin) เสนอว่า อารมณ์คือชีวิต ความเชื่อ ตัวตน การฝังตัวของประสบการณ์ชั่วคราวผ่านจิตสำนึก และส่งผ่านไปยังร่างกาย และเชื่อมโยงกันในกระบวนการใช้ชีวิตจนเปลี่ยนแปลงความจริงทั้งหมด ฉะนั้นความเป็นจริงของโลกที่กำลังเป็นอยู่จึงประกอบด้วยประสบการณ์ทางอารมณ์ของผู้คน (Denzin, 2009)

ดังนั้น ในความหมายของสังคมวิทยาจุลภาค อารมณ์จึงเป็นความรู้สึกทางอารมณ์ หรือวัตถุหรือสถานการณ์ที่เรียงลำดับเป็นหมวดหมู่ซึ่งมีวัฒนธรรมกำกับและตีฉลากทางภาษาด้วย และเป็นความรู้สึกที่แผ่ไปตามแนวของความสัมพันธ์เชิงคาดการณ์ที่มีการจำกัดขอบเขตอย่างชัดเจนด้วยการเชื่อมโยงกับตัวแสดงหรือผู้กระทำกับเรื่องเฉพาะที่เกี่ยวข้อง ในที่นี้คือผู้ขับรถยนต์และคู่กรณีที่ขับรถยนต์บนถนน โดยที่อารมณ์ความรู้สึกจะเกิดขึ้นจากสิ่งเร้าและจะถูกประเมินตามเกณฑ์ความรู้ความเข้าใจที่หลากหลายของแต่ละบุคคล ซึ่งผลการศึกษา สรุปได้ว่า อารมณ์โกรธของผู้ขับรถยนต์ที่เกิดขึ้นและแสดงออกด้วยวิธีการต่างๆ สามารถจัดหมวดหมู่ได้ว่าเป็นอารมณ์ที่สะท้อนประเภทของโลกสัมพันธ์ที่มีความเฉพาะตัว เนื่องด้วยเป็นอารมณ์ที่มีความสัมพันธ์กับอันตรายที่ใกล้เข้ามา และมีความสัมพันธ์กับกระบวนการในการปกป้องตนเองของมนุษย์ อันเป็นผลมาจากปฏิสัมพันธ์ที่เป็นตัวเป็นตนแบบเคลื่อนที่ระหว่างตัวแสดงและสภาพแวดล้อมหรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง จากมุมมองบุคคลที่หนึ่งและไม่ได้จำกัดเฉพาะพื้นที่ทางกายภาพ หรือการโต้ตอบอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ความเข้มข้นของอารมณ์โกรธและการแสดงความโกรธของผู้ขับรถยนต์แต่ละรายมีรูปแบบที่หลากหลาย และแสดงออกในรูปแบบเฉพาะตัวที่แตกต่างกันตามความสามารถทางอารมณ์ที่ขึ้นอยู่กับบรรทัดฐานทางสังคม และวัฒนธรรม

ที่เกี่ยวข้อง หรือกฎของความรู้สึกที่เสนอว่าแต่ละคนเรียนรู้กฎเหล่านี้โดยผ่านการโต้ตอบกับจักรวาลประจำวัน และพฤติกรรมในระหว่างการขัดเกลาทางสังคมของพวกเขา (Hochschild, 1983) เช่นเดียวกับกฎความรู้สึกที่แตกต่างกันและการปฏิบัติที่สอดคล้องกับการเผชิญหน้าระหว่างผู้ขั้วบรณด์ที่โกรธกับผู้ขั้วบรณด์รายอื่น การเผชิญหน้านั้นสามารถสร้างความไม่ลงรอยกันทางอารมณ์ด้วยการโต้เถียงที่เกิดขึ้นมีมุมมองจากตัวตนและความแตกต่างในประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ซึ่งความไม่ลงรอยที่เกิดขึ้นนั้นนำไปสู่การก่อตัวของสิ่งที่เรียกว่ากฎความรู้สึกใหม่ที่ประกอบสร้างและเปลี่ยนตัวตนให้พวกเขา

ทั้งนี้สภาวะอารมณ์ของบุคคลมีความแตกต่างพื้นฐานที่จะต้องเกิดขึ้นระหว่างภายในประสบการณ์ทางอารมณ์ (ความรู้สึกส่วนตัว) และการแสดงออกทางอารมณ์ (ภายนอก) ซึ่งการแสดงออกของอารมณ์นั้นมีสิ่งที่เราสามารถแสดงออกได้ผ่านคำพูด เสียงพูด สีหน้า การแสดงออก การกระทำ และการเปลี่ยนแปลงทางสรีรวิทยา ซึ่งการแสดงออกถึงความโกรธของผู้ขั้วบรณด์มักจะเป็นปฏิกิริยาที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลันทันที และแสดงออกโดยไม่ได้ยั้งคิดหรือไตร่ตรองผ่านตัวตน และสิ่งที่ร่างกายตอบสนองต่อเหตุการณ์ในขณะนั้น การแสดงออกจึงมุ่งเน้นไปที่การสื่อสารกับบริบทอื่นที่ปรากฏสำหรับการโต้ตอบทางสังคม เห็นได้จากข้อมูลการศึกษาในประเด็นที่ผู้ขั้วบรณด์โกรธจากความรู้สึกที่ถูกขัดขวางโดยรถอีกคันทำให้ไม่สามารถขับไปได้อย่างรวดเร็ว จึงกระทำการขับรถขวางและชู่อีกฝ่ายด้วยปืน หรือการชกต่อย ตะลุมบอนกับผู้ขั้วบรณด์คู่กรณีที่ขับรถสวนประสาธน์ เนื่องด้วยในขณะนั้นอารมณ์ และความรู้สึกร้อนวูบวาบบนใบหน้า (จากความโกรธ) ทำให้ร่างกายสั่น ต้องการตอบโต้ และเป็นที่ชัดเจนด้วยว่า ในขณะที่ผู้ขั้วบรณด์โกรธ ความโกรธจะทำหน้าที่แสดงออกและทำสิ่งที่พวกเขาารู้สึกว่าอีกฝ่ายจะต้องรับรู้ และพวกเขามักต้องการที่จะแสดงความรู้สึกนั้นในขั้นรุนแรงแบบละครแนวละครดราม่า ซึ่งการที่ต้องการให้อีกฝ่ายรับรู้ในการกระทำของตนเองนั้นยังมีความรู้สึกด้านศีลธรรมที่สร้างด้วยบรรทัดฐานของสังคมเป็นบริบททางสังคมที่ประกอบอยู่ด้วยโดยที่มีรู้ตัว

ทั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อพิจารณาจากผลการศึกษาเพิ่มเติมว่าการเกิดความโกรธของผู้ขั้วบรณด์มีขั้นตอนของความโกรธ ซึ่งแสดงถึงระบบของการกระทำหรือพฤติกรรมที่ซับซ้อนทั้งทางสรีระวิทยา จิตวิทยา หรือระดับสังคมที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบหรือระบบย่อยที่ขัดแย้งกัน ซึ่งเมื่อความขัดแย้งเกิดขึ้น รูปแบบใหม่ๆ ของพฤติกรรมที่ได้รับจะกระตุ้นให้แสดงพฤติกรรม และแสดงอาการโกรธซึ่งไม่ใช่ตัวตนปกติของบุคคลนั้นๆ ออกมา โดยมี 4 ระยะ ได้แก่

1) อุบัติการณ์ (Incident)

หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากคนขับรถที่ใจเร่ง ไร้วินัย การจราจรที่คับคั่ง สภาพถนนอันตราย และสถานการณ์การขับรถที่เกิดจากพฤติกรรมของคู่กรณี เช่น การถูกตัดหน้าระยะกระชั้นชิด การถูกแซงคิวด้วยการแทรกเลนอย่างกะทันหัน

2) ความโกรธ (Anger)

อารมณ์โกรธ หรือการถูกทำให้โกรธด้วยหลากหลายสาเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งสังเกตเห็นได้ชัดเจนผ่านสีหน้า ท่าทางการแสดงออกของผู้ขับรถยนต์ ระยะของความโกรธนี้มักเป็นระยะสั้นที่เกิดจากการถูกกระตุ้น ดังนั้นการแสดงออกจึงมักจะเกิดอย่างฉับพลันทันทีโดยไม่ทันได้ควบคุม

3) การโต้ตอบ (Reaction)

ระยะของการโต้ตอบที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ขับรถยนต์ที่โกรธกับคู่กรณี ได้แก่ การบีบแตร ต่ำ การขับรถไปเทียบ ลดกระจกลงเพื่อมองหน้าคู่กรณี และการแก้แค้นด้วยการขับรถไล่กวัด และตามไปเพื่อปาดซ้ายปาดขวาคู่กรณี

4) การตัดสินใจและการเปลี่ยนรูป (Decision and transform)

ระยะนี้คือระยะของพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคลที่เกิดขึ้นจนแสดงออกมามีผลให้ผู้ขับรถยนต์มีอาการที่แสดงออกรุนแรงขึ้น หรือก้าวร้าวขึ้นเมื่อเหตุการณ์ที่ปลุกปั่นประสาทของพวกเขายังไม่จบลง ซึ่งในระยะนี้เองการเปลี่ยนรูปแบบการแสดงออกและการกระทำมีผลให้เปลี่ยนแปลงตัวตนของบุคคลจากเหตุการณ์ปกติเป็นบุคคลที่มีความรุนแรงขึ้นเมื่อประสบพบเจอกับปัญหา ซึ่งทำให้ฝังลงในตัวตนของพวกเขาโดยจะแสดงออกมาเมื่อเกิดสถานการณ์ที่ไม่ปกติขึ้น

สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องความโกรธภายใต้สังคมิวิทยาอารมณ์ที่ระบุว่าความโกรธเป็นอารมณ์ทางสังคม ที่เกิดจากความไม่เป็นธรรม การขัดขวางเป้าหมาย การกระทำที่ไม่เหมาะสมของอีกฝ่ายหนึ่ง และสาเหตุสำคัญที่สุดสำหรับความโกรธมักจะมีข้องเกี่ยวกับการกระทำโดยตรง หรือโดยอ้อมที่เกิดจากความคิดเอกลักษณะ หรือภาพลักษณ์สาธารณะของบุคคล (Cupach & Canary, 1995) และการปลุกปั่นของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจะผลักดันให้เกิดการเผชิญหน้ากับบนท้องถนน ซึ่งจะนำมาสู่วงจรต่อไปว่าพวกเขาจะมีความโกรธมากขึ้นเพียงใด

6.4 มุมมองเชิงพื้นที่ (Spatial conception)

6.4.1 ปฏิสัมพันธ์ของชีวิตในเมือง และความเป็นเมืองของกรุงเทพมหานคร

ในปัจจุบันสถานการณ์โลกมีการเคลื่อนตัวของประชากรเข้ามาอยู่ในเมืองมากขึ้นส่งผลให้เกิดการเติบโต และการเปลี่ยนแปลงของเมือง (Urbanization) กรุงเทพมหานครถือเป็นเขตเมือง (Urban area) ที่มีความเปลี่ยนแปลงและขยายเมืองมากอีกเมืองหนึ่งของโลก ซึ่งในอดีตกรุงเทพฯ เป็นเมืองที่เรียกว่าเมืองเอกนคร เป็นเมืองมหานคร (Metropolitan) ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางในทุกด้านของประเทศ นับตั้งแต่โครงสร้างพื้นฐาน ธุรกิจ แหล่งงาน การศึกษา รวมไปถึงการพัฒนาในมิติต่างๆ ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาเมืองในประเทศที่ต่างกันตั้งแต่ในอดีตมีส่วนก่อให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจและความเท่าเทียมในสังคมที่แตกต่างกันด้วย กล่าวคือ กรุงเทพฯ มีความเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนหลังการดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 เนื่องด้วยแผนฯ ดังกล่าวนั้นการพัฒนากรุงเทพ และเมืองใหญ่ๆ ในแต่ละภูมิภาคมากกว่า ทำให้กรุงเทพฯ กลายเป็นเมืองที่มีการพัฒนาอย่างสูง และยังมีพัฒนาการมากขึ้นเมื่ออารยธรรมแบบตะวันตกได้เข้ามาเปลี่ยนกระบวนทัศน์ทางสังคมให้เป็นแนวคิดสมัยใหม่ (ความทันสมัย) และระบบเศรษฐกิจทุนนิยมส่งผลให้เกิดการพัฒนาสายการผลิตที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งความเจริญด้านอุตสาหกรรม ความก้าวหน้าของเทคโนโลยี การขนส่ง บริษัทข้ามชาติ และความเจริญรุ่งเรืองของเมือง มีผลทำให้ผู้คนต้องการอพยพย้ายถิ่น เพื่อแสวงหาโอกาสทางเศรษฐกิจและอนาคตที่ดีกว่า วัฒนธรรมความเป็นเมืองจึงได้ถูกประกอบสร้างจนมีความซับซ้อนในวิถีความเป็นอยู่ ซึ่งการกลายเป็นเมืองของกรุงเทพฯ ในทุกภูมิภาคเปลี่ยนวิถีชีวิตของแต่ละคนและสร้างลักษณะที่หลากหลายซึ่งนำไปสู่ปัญหาไม่เพียง แต่รู้ปลั๊กชันภายนอกเท่านั้น แต่ยังเชื่อมโยงกับปัญหาภายในที่รุนแรงขึ้นเมื่อเมืองมีความเจริญ คนจึงเริ่มเคลื่อนย้ายถิ่นเข้ามาทำงาน หรือ พักอาศัยในกรุงเทพฯ มากขึ้น ซึ่งเมื่อปริมาณคนมีมากขึ้น การพัฒนาเมืองเพื่อให้รองรับต่อความต้องการของคนก็ยิ่งมีมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในครั้งนี่ที่กำหนดขอบเขตพื้นที่ในการศึกษาเฉพาะในกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษา พบว่าชีวิตของคนกรุงเทพฯ ที่อาศัยอยู่ในสังคมมีประเด็นที่ต้องพิจารณาในหลายมิติ รวมถึงมิติ "การผสมผสานของคนแปลกหน้า" เนื่องจากกรุงเทพฯ มีต้นกำเนิดมาจากการตั้งทรัพยากรจากสถานที่ต่าง ๆ มาไว้ในที่เดียว จนผู้คนจำนวนมากอพยพเข้ามาอยู่อาศัยเพื่อแสวงหาโอกาสทางเศรษฐกิจและอนาคตที่ดีขึ้น ชีวิตประจำวันของคนในกรุงเทพฯ จึงมีประสบการณ์ที่แตกต่าง และไม่สามารถหลีกเลี่ยงสิ่งเร้าจากคนแปลกหน้าที่ต้องพบเจอบนถนน ทางเท้า รถเมล์ รถไฟฟ้า แทบตลอดเวลา กรุงเทพฯ จึงมีภาพของคนแปลกหน้าที่จำเป็นต้องอยู่ร่วมกับคนแปลกหน้าคนอื่น ๆ ทำให้ต้องรักษาความสัมพันธ์ที่เป็นทางการตลอดเวลาซึ่งอาจนำไปสู่การเข้าใจผิดและความขัดแย้งในความสัมพันธ์ โลกของคนแปลกหน้าในกรุงเทพฯ จึงสามารถส่งผลกระทบต่อสภาพจิตใจจากการถูก

กระตุ้นที่มากเกินไป ความไม่คุ้นเคยและความแปลกหน้าที่บุคคลในสังคมต้องเผชิญในชีวิตประจำวัน ทำให้เกิดความวิตกกังวล รู้สึกไม่ปลอดภัยจากภัยคุกคามที่อาจมาจากคนแปลกหน้า ทำให้ต้องรักษา ระยะห่างความสัมพันธ์อย่างเป็นทางการกับคนแปลกหน้า ซึ่งความสัมพันธ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อชีวิตของผู้คน และสังคมเมืองก็เป็นพื้นที่สำหรับการสร้างสังคมและวัฒนธรรมตามปกติของแต่ละบุคคล ที่สอดคล้องกับที่ เกอร์ก ซิมเมล (Georg Simmel) อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างเมือง และสภาพจิตใจของผู้คนว่า วิธีชีวิตในเมืองทำให้คนมีสภาพจิตใจที่ไม่เหมือนใคร เช่น การตระหนักถึงความตรงต่อเวลาที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่หลากหลายของเมือง ถึงแม้ว่า ความสัมพันธ์ทางสังคมของเมืองจะสร้างความแปลกแยกและความเฉยเมยให้แก่ผู้คน แต่ระยะทางและช่องว่างเหล่านี้ได้ถูกเปิดเสรีเพื่อสร้างเอกลักษณ์ของตนเอง (Georg Simmel, 1903) ในด้านนี้ สังคมกรุงเทพฯ ในปัจจุบันจึงเป็นสถานที่ที่ให้อิสระแก่บุคคลในการแสวงหาสิ่งที่พวกเขาต้องการ และด้วยความสัมพันธ์ที่ห่างไกลและแปลกหน้า คนจึงเลือกที่จะใช้ชีวิตที่แตกต่างจากผู้อื่น และสนุกกับการสร้างตัวตนของพวกเขาตามที่ต้องการ และจะยิ่งง่ายขึ้นเมื่ออยู่ในโลกสมัยใหม่ที่เทคโนโลยีเล่นบทบาทตลอดเวลา

ทั้งนี้ การที่คนในกรุงเทพฯ มีบุคลิกภาพและกรอบการใช้ชีวิตตามแนวคิดเศรษฐกิจทุนนิยมทำให้กรุงเทพฯ มีความหลากหลาย คนกรุงเทพฯ มีความคุ้นเคยกับความสัมพันธ์ที่รวดเร็ว จิตสำนึกของคนในจึงเต็มไปด้วยทัศนคติที่ไม่มีเหตุผล และไม่มีควมไร้เดียงสาที่จะตอบโต้ผู้อื่น ความสัมพันธ์ที่เป็นทางการและห่างไกลทำให้พวกเขาปฏิบัติสัมพันธ์กับผู้อื่นด้วยสมองไม่ใช่ด้วยหัวใจ (Robert P. ,1925) ดังนั้นชีวิตประจำวันของคนในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่จึงล้อมรอบไปด้วยผู้คน แต่ไม่สามารถมีความผูกพันทางจิตใจกับใคร หรือสิ่งแวดลอมใดได้ ซึ่งสิ่งนี้ได้ปลูกฝังทัศนคติที่ไม่แยแส และกลไกการปกป้องตนเองที่แตกต่างจากคนในสภาพสังคมเมืองแบบอื่นซึ่งเห็นได้ในความสัมพันธ์บนท้องถนนของคนในกรุงเทพฯ ที่ผู้คนแสดงให้เห็นชัดเจนถึงความสัมพันธ์ที่ห่างเหิน และไม่สนใจใส่ใจใคร นอกเหนือจากกิจกรรมของตนเอง เช่นเดียวกับที่ผู้ขับขี่รถยนต์สนใจแต่การขับรถเพื่อไปถึงจุดหมายของตนเอง ในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์รายอื่นบนถนนต่างก็เร่งรีบไปถึงจุดหมายเช่นกัน ผู้คนบนถนนที่ใช้การขนส่งสาธารณะ คนเดินทาง และผู้ขับขี่จักรยานยนต์ต่างก็เร่งรีบในการใช้ชีวิตจนไม่มีเวลาใส่ใจกัน

การที่กรุงเทพฯ เป็นเมืองในระบบทุนนิยม ทำให้เกิดการจัดระบบระเบียบพื้นที่ขึ้นใหม่ และส่งผลให้มีวิถีชีวิตแบบใหม่ขึ้นที่เรียกว่าวิถีชีวิตแบบเมือง (urbanism) หรือจิตสำนึกแบบเมือง ที่สร้างขึ้นมาจากการใช้ชีวิต ประสบการณ์แบบเมืองของผู้คนผ่านการจัดการพื้นที่แบบต่างๆ ของเมือง ซึ่งสอดคล้องกับที่ หลุยส์ เวิร์ธ (Louis Wirth) ได้เสนอไว้ว่า ยิ่งเมืองมีความซับซ้อนมากขึ้นเท่าไร ความเป็นปัจเจกบุคคลก็จะสูงขึ้นตามเท่านั้น และสิ่งเหล่านี้จะทำให้คนในเมืองมีความสัมพันธ์ที่ฉาบฉวย

โดดเดี่ยว แปรลกหน้า และไร้ความร่วมมือระหว่างกัน (Wirth L., 1938) ซึ่งในความเป็นจริงแล้วการพัฒนาที่เกิดขึ้นของเมืองควรจะต้องมีการเตรียมความพร้อมในทุกๆ ด้านที่เป็นมิติเชิงกายภาพที่มีประสิทธิภาพไว้ให้พร้อมเพื่อรองรับและตอบสนองวิถีความเป็นอยู่แบบคนเมืองที่เกิดขึ้นตามมา เช่น การวางผังเมือง การจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาในด้านต่างๆ ของเมือง มิเช่นนั้นแล้วเมืองจะค่อยๆ มีสภาพการสะสมปัญหา เช่นเดียวกับที่กรุงเทพฯ มีหนึ่งในปัญหาสำคัญ คือปัญหาการจราจรอันเนื่องมาจากประชากรที่หนาแน่น มีรถยนต์ส่วนบุคคลมากจนถนนไม่เพียงพอต่อการใช้ชีวิต แม้ว่าในปัจจุบันถนนในกรุงเทพฯ จะมีการพัฒนาโครงข่ายจนมีมากถึง 527 เส้นทางก็ตาม ดังนั้นความเป็นเมืองและปฏิสัมพันธ์ของคนในกรุงเทพฯ จึงเป็นผลกระทบที่เกิดมาจากการกลายเป็นเมืองอันเนื่องมาจากความเจริญที่เกิดมาจากการพัฒนาพื้นที่ตามกรอบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมที่ครอบงำนโยบายรัฐ รวมถึงทัศนคติ และวิถีชีวิตแบบคนเมืองของผู้คนในสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ชีวิตบนถนนที่คนในกรุงเทพฯ ต้องใช้เวลาหลายชั่วโมงในการทำกิจวัตรประจำวัน

6.4.2 พื้นที่กับการผลิตพื้นที่ (The Production of Space) ของผู้ขั้บรณนดต์

ข้อมูลจากการศึกษา พบว่าบริบทเมืองของกรุงเทพมหานครสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างคนกับเมืองตามแนวคิดของ อ็องรี เลอเฟฟวร์ (Henri Lefebvre) ที่เสนอว่า เมืองคือผลผลิตของสังคม คนอยู่กับเมือง เมืองอยู่กับคน ดังนั้นคนเป็นเช่นไรเมืองก็ย่อมเป็นเช่นนั้น ฉะนั้น ผลผลิตทางกายภาพที่เกิดขึ้นจึงเกิดจากผู้คนที่อยู่ในเมืองเป็นผู้สร้างให้เกิดขึ้นมา” (Lefebvre, 1991) และภายในพื้นที่ ที่กายภาพของเมืองยังคงทำหน้าที่ในการควบคุม และกำหนดความเป็นไปของผู้คนในเมืองด้วย (สันต์ สุวัจนราภินันท์, 2559)

แนวคิดดังกล่าวสามารถนำมาใช้อธิบายถนนในกรุงเทพมหานครได้ว่า ถนนในกรุงเทพฯ มีการพัฒนาในแบบทุนนิยม ซึ่งทำให้ที่ดินมีมูลค่า และที่ว่างต่างๆ ที่ได้ถูกจับจองโดยกลุ่มคนชั้นสูงในสังคมและนำมาแปลงเป็นสินค้า ซึ่งส่งผลให้เกิดการพัฒนาแลกเปลี่ยน ซึ่งเมื่อความเป็นเมืองขยายมากขึ้น มีการขยายถนนเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ถนนหลายสายที่ถือกำเนิดขึ้นจึงมีลักษณะของพื้นที่ที่สร้างขึ้นมาจากความรู้จากประสบการณ์ ที่เรียกว่า Perceived space ซึ่งได้ถูกนำมาสร้างขึ้นและแสดงออกไปสู่พื้นที่ทางกายภาพเป็นถนนที่ใช้สัญจรโดยวิศวกร ที่เรียกว่า Conceived space และเป็นพื้นที่ที่ผลิตสร้างที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน ดังนั้นพื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานครจึงเป็นพื้นที่ที่ถูกสร้างขึ้นโดยรัฐ และโดยผู้คนที่อาศัยอยู่ และมีฐานะเป็นพื้นที่ที่ผู้คนใช้ปฏิบัติการในชีวิตประจำวัน หรือ Lived space พื้นที่ที่เกิดขึ้นจากการใช้ชีวิตจนกลายเป็นพื้นที่ที่คนใช้งานจริงในชีวิตประจำวัน ซึ่งการขยายถนนอย่างต่อเนื่องและไร้ทิศทางเพื่อตอบสนอง

ต่อผู้ใช้ได้กลายมาเป็นปัญหาพื้นที่เชิงกายภาพของคนที่ใช้ชีวิตอยู่ในพื้นที่ ซึ่งข้อมูลเอกสารแสดงว่า ปัจจุบันถนนในกรุงเทพมหานคร ยังไม่มีการจำแนกประเภทของถนนไว้อย่างชัดเจน เช่น ประเภทถนนทางด่วน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง หรือถนนสายย่อย ทำให้การควบคุมการใช้พื้นที่สองข้างถนน หรือควบคุมการเชื่อมต่อ ไม่สามารถกระทำทำให้สมวัตถุประสงค์ของการก่อสร้างถนนที่แท้จริง จนอาจกล่าวได้ว่า ปัญหาด้านกายภาพของถนนมักส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของถนนในการระบบจราจร โดยทำให้เกิดจราจรติดขัดในขณะเดียวกันก็ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนเองด้วย

อ็องรี เลอเฟฟวร์ (Henri Lefebvre) เสนอกรอบมโนทัศน์เรื่องพื้นที่ (Spatial triad) ที่อธิบายพื้นที่ว่าถูกแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ พื้นที่แรก คือพื้นที่ทางกายภาพ (Physical space) ซึ่งหมายถึง พื้นที่เชิงรูปธรรม รับรู้ มองเห็น สัมผัสได้ด้วยตา สามารถระบุตำแหน่งที่ตั้ง และสัมผัสได้ เทียบได้กับถนน พื้นที่ประการต่อมา คือ พื้นที่ทางความคิด (Mental space) ซึ่งหมายถึง พื้นที่ที่ถูกสร้างขึ้นมาจากการนึกคิด ความเชื่อ หรือทัศนคติภายใน และแสดงออกไปสู่พื้นที่ทางกายภาพ เทียบได้กับรถยนต์ที่มีมุมมองพื้นที่ส่วนตัวซ่อนอยู่ และพื้นที่ประการสุดท้าย คือ พื้นที่ทางสังคม (Social space) ซึ่งหมายถึง พื้นที่ที่ประกอบสร้างขึ้นมาระหว่างพื้นที่ทางกายภาพกับพื้นที่ทางความคิด เป็นพื้นที่ของการปฏิสัมพันธ์เพื่อสร้างตัวตน ประสบการณ์ร่วม และความหมาย เทียบได้กับความสัมพันธ์ของผู้ขับขี่รถยนต์กับรถคันอื่นบนถนน ซึ่งพื้นที่ในแต่ละรูปแบบก็จะมีการถ่ายเทเชิงพลวัตใน 3 องค์ประกอบตลอดเวลากลับไปกลับมา (Lefebvre, 1991) จนทำให้เกิดพื้นที่อันเป็นผลมาจากความสัมพันธ์ของการผลิต ซึ่งประกอบด้วย 1) ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (Spatial practice) มีลักษณะเป็น Perceived space คือ พื้นที่ที่เกิดขึ้นจากการรับรู้จากประสบการณ์ และเป็นพื้นที่ที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน 2) ภาพตัวแทนของพื้นที่ (Representations of space) มีลักษณะเป็น Conceived space ซึ่งหมายถึงพื้นที่ที่เกิดขึ้นจากความคิดและนึกถึงได้ พื้นที่ลักษณะนี้เป็นพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาด้วยความรู้ และ 3) พื้นที่เชิงภาพตัวแทน (Representational space) มีลักษณะเป็น Lived space คือพื้นที่ที่เกิดขึ้นจากการใช้ชีวิต จึงเป็นพื้นที่ที่เป็นแง่มุมของการใช้ชีวิต ซึ่งผลจากการผลิตสร้างพื้นที่ (Space) นั้นยังทำหน้าที่ในการผลิตซ้ำ หรือปรับเปลี่ยนความสัมพันธ์ของผู้คนในสังคมต่อไปอย่างไม่รู้จบ (สันต์ สุวัจนราภินันท์, 2557) ซึ่งสามารถนำมาช่วยทำความเข้าใจการผลิตพื้นที่ในชีวิตประจำวันได้ โดยสรุปความสัมพันธ์ของกรอบในการอธิบายแนวคิด Spatial triad ได้ตามตารางที่ 16

ตาราง 16 แสดงความสัมพันธ์ของกรอบในการอธิบายแนวคิด Spatial Triad ของ Henri Lefebvre เชื่อมโยงกับพื้นที่ของผู้ขั้บรณนค์

Physical space (พื้นที่ทางกายภาพ)	Perceived space (พื้นที่ที่เกิดขึ้นจากการรับรู้ จากประสบการณ์ และ เป็นพื้นที่ที่เกิดขึ้น ในชีวิตประจำวัน)	Spatial practice (ปฏิบัติการเชิงพื้นที่)	ถนน
Mental space (พื้นที่ทางความคิด)	Conceived space (พื้นที่ที่ถูกสร้างขึ้นมาจาก การนึกคิด ความเชื่อ หรือ ทัศนคติภายใน และ แสดงออกไปสู่พื้นที่ ทางกายภาพ)	Representation of space (ภาพตัวแทนของพื้นที่)	รถยนต์/ผู้ขั้บรณนค์
Social space (พื้นที่ทางสังคม)	Lived space (พื้นที่ที่เกิดขึ้นจาก การใช้ชีวิต)	Representational space (พื้นที่ภาพตัวแทน)	ความสัมพันธ์ ของผู้ขั้บรณนค์ กับรถคันอื่น บนถนน

การนำเอากรอบมโนทัศน์เรื่องพื้นที่มาวิเคราะห์การผลิตพื้นที่ที่สามารถทำให้เห็นถึงกระบวนการสร้างความเข้าใจของคนเราต่อพื้นที่กายภาพที่เกิดขึ้นว่ามีลักษณะและกระบวนการอย่างไร จนนำมาสู่กระบวนการประกอบสร้างความหมายของพื้นที่ในความทรงจำของผู้คนใน 3 รูปแบบ ได้แก่ ภาพตัวแทนของพื้นที่ (Representations of space) พื้นที่ภาพตัวแทน (Representational space) และปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (Spatial practice) จนนำไปสู่การผลิตซ้ำชุดความหมายใหม่ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงอำนาจและชุดความหมายที่ส่งผลให้เกิดกระบวนการและผลลัพธ์ในพื้นที่ ประกอบกับการสร้างความหมายใหม่ในท้ายที่สุด (Harvey, 2007) หมายความว่า ผู้กระทำการ หรือตัวแสดง ซึ่งก็คือพื้นที่ทางกายภาพได้ส่งผลให้เกิดความเข้าใจหรือสำนึกต่อพื้นที่บางอย่างร่วมกันในสังคมจากการปฏิบัติกิจกรรมผ่านพื้นที่กายภาพ (Spatial practice) จนสังคมผ่านกระบวนการปฏิสัมพันธ์พื้นที่และความเข้าใจความหมาย (Representational spaces) จนผลิต

สิ่งที่เรียกว่า “ภาพตัวแทนของพื้นที่” (Representation of space) ออกมาจากสิ่งนั้น ซึ่งภาพตัวแทนดังกล่าวได้กลายมาเป็นผลผลิตทางสังคมที่ได้รับการจดจำและคาดหวัง ในขณะที่พื้นที่ทางกายภาพได้กลายสภาพเป็นวัตถุติดต่อการผลิตซ้ำพื้นที่ทางกายภาพชนิดใหม่ต่อไป

ตารางที่ 17 การประกอบสร้างความหมายของพื้นที่ใน 3 รูปแบบจาก Spatial Triad ของ Henri Lefebvre เชื่อมโยงกับการสร้างความหมายพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์

ปฏิบัติการเชิงพื้นที่	Spatial practice	พื้นที่ที่เกิดจากการที่มนุษย์ผสมผสานสังคมเข้ากับพื้นที่ที่อยู่อาศัยจริง ผ่านการรับรู้ หรือถูกครอบงำจากการสร้างภูมิทัศน์ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการใช้ชีวิตประจำวัน	กลไกของการขับรถที่ผู้ขับรถยนต์ใช้
ภาพตัวแทนของพื้นที่	Representation of space	พื้นที่ที่เกิดจากการใช้ระบบสัญลักษณ์ เพื่อเป็นกลไกในการทำให้สังคมเกิดความเชื่อ หรือมีความคิดต่อสิ่งนั้นไปในรูปแบบที่ต้องการอย่างไร	ความคิด จินตนาการ ในขณะที่กำลังขับรถไปบนถนน
พื้นที่ภาพตัวแทน	Representational space	เป็นภาพตัวแทนที่เป็นเชิงสัญลักษณ์ที่กำลังทำงานอยู่บนความคิดและความเข้าใจของผู้ที่กำลังขับรถยนต์อยู่บนถนน	เงื่อนไขต่างๆ ของการขับรถ เส้นทางผังเมือง ทิศทางของการจราจร กฎกติกาบนถนน

แนวคิดของ อ็องรี เลอแอฟฟวร์ สามารถนำไปสู่ความเข้าใจเกี่ยวกับกระบวนการประกอบสร้างความหมายของพื้นที่ในความทรงจำของผู้คน โดยตัวแสดงหลักคือพื้นที่ทางกายภาพได้ส่งผล

ให้เกิดความเข้าใจหรือสำนึกต่อพื้นที่บางอย่างร่วมกันในสังคมจากการปฏิบัติกิจกรรมผ่านพื้นที่ทางกายภาพนั้นๆ (Spatial practice) จนผ่านกระบวนการปฏิสัมพันธ์พื้นที่ และความหมาย ความเข้าใจ (Representational space) และในท้ายที่สุดได้ผลิตสิ่งที่เรียกว่าภาพตัวแทนของพื้นที่ (Representation of space) ออกมาจนกลายเป็นผลผลิตทางสังคมที่ได้รับการจดจำและคาดหวัง โดยที่พื้นที่ทางกายภาพจะมีการแปรสภาพเป็นวัตถุดิบต่อการผลิตซ้ำพื้นที่ทางกายภาพชนิดใหม่ต่อไป

กรอบมโนทัศน์เรื่องพื้นที่ (Spatial Triad) ของ Henri Lefebvre ข้างต้นสามารถนำมาอธิบายการผลิตซ้ำพื้นที่ของผู้ขั้บรณนตจากการสังเกตการณ์การขั้บรณนตโดยอธิบายได้ว่า ในขณะที่ขั้บรณนตอยู่บนถนน ผู้ขั้บรณนตจะมีการผลิตซ้ำพื้นที่ในรูปแบบของตนเองอย่างเป็นพลวัตกลับไปกลับมาระหว่างพื้นที่ทั้ง 3 ลักษณะ ได้แก่ 1) พื้นที่ทางกายภาพ คือพื้นที่ที่ใช้งานในชีวิตประจำวัน คือถนน 2) พื้นที่ทางความคิด คือพื้นที่ที่เกิดขึ้นจากความคิดและนึกถึงได้ รวมถึงทัศนคติหรือมุมมองของผู้ขั้บรณนต และ 3) พื้นที่ทางสังคม คือพื้นที่ที่ใช้ปฏิสัมพันธ์เพื่อสร้างตัวตน ประสบการณ์ร่วม และความหมาย บนถนนที่ผู้ขั้บรณนตใช้ร่วมกัน ซึ่งการใช้พื้นที่ดังกล่าวได้ประกอบสร้างและผลิตซ้ำพื้นที่จนประกอบสร้างความหมายใหม่ให้กับพวกเขา โดยสามารถนำมาอธิบายให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบ คือ ผู้ขั้บรณนต ถนน และเมือง (กรุงเทพฯ) ได้ดังนี้

1. ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ของผู้ขั้บรณนต (Spatial practice)

1.1 มีความสัมพันธ์กับพื้นที่ทางกายภาพ หรือ Physical space ที่กลุ่มคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ถนนต้องเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น การใช้ชีวิตประจำวันของคนบนถนนเชื่อมโยงกับลักษณะของกรุงเทพมหานคร

1.2 หน้าที่ของการปฏิบัติการเชิงพื้นที่ คือ การผลิตซ้ำความสัมพันธ์ทางสังคมเกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตพื้นที่ ทำให้สังคมแต่ละสังคมมีความสัมพันธ์เชิงการผลิตที่เฉพาะเจาะจง และมีการปฏิบัติเชิงพื้นที่ที่เฉพาะเจาะจงแตกต่างกัน

1.3 ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ เป็นเทคนิควิธีที่ผู้ขั้บรณนตซึ่งใช้รถและถนนซึมซับเอาภาพจำ ภาพตัวแทน กฎกติกาต่างๆ ในขณะที่ขั้บรณนตของพวกเขาในขณะที่กำลังดำเนินไปในกลไกของถนนโดยที่ปฏิบัติการเชิงพื้นที่คือกลไกของการขั้บรณนตที่ผู้ขั้บรณนตใช้ เช่น การเหยียบคันเร่ง และการจับพวงมาลัยเพื่อขับเคลื่อนไปบนท้องถนน การอ่านสีไฟเขียวไฟแดง การเหยียบคันเร่ง การใช้แตร การใช้ไฟเลี้ยว

2. พื้นที่เชิงภาพตัวแทนของผู้ขั้บรณนต (Representational space)

2.1 เป็นการให้ความหมายของพื้นที่เชิงมโนทัศน์ หรือ Conceived space ที่มองเรื่องราวของการใช้ชีวิตผู้คนและการทำความเข้าใจพื้นที่นั้น ๆ ผ่านองค์ความรู้เฉพาะด้าน ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ทางสังคมที่อยู่ในกระบวนการผลิตพื้นที่ที่มีลักษณะที่ครอบงำการผลิตพื้นที่ด้วยการใช้อำนาจและความรู้ เช่นเดียวกับที่ผู้ขั้บรณนตต้องใช้ทักษะและความรู้ในการบังคับขั้บรณนตให้ขั้บเคลื่อนบนถนน

2.2 เป็นพื้นที่ที่อยู่ในสถานะเป็นนามธรรม เป็นความรู้สึก เป็นบางสิ่งที่ไม่จำเป็นต้องอาศัยสัญลักษณ์เข้ามาอธิบายโดยพื้นที่เชิงภาพตัวแทนของผู้ขั้บรณนต ก็คือ ความคิด สติสัมปชัญญะ จินตนาการ ภาพในหัวของผู้ขั้บรณนตในขณะที่กำลังใช้ชีวิตและดำเนินไปบนถนน

3. ภาพตัวแทนของพื้นที่ (Representations space)

3.1 พื้นที่ที่แสดงควมมีชีวิต อารมณ หรือ Lived space และสะท้อนออกมาด้วยภาพลักษณ์ ความทรงจำ สัญลักษณ์ ของบุคคลในพื้นที่ ซึ่งเรียกอีกอย่างได้ว่าพื้นที่ทางสังคม ซึ่งเกิดจากการใช้ชีวิตของผู้คนบนถนน

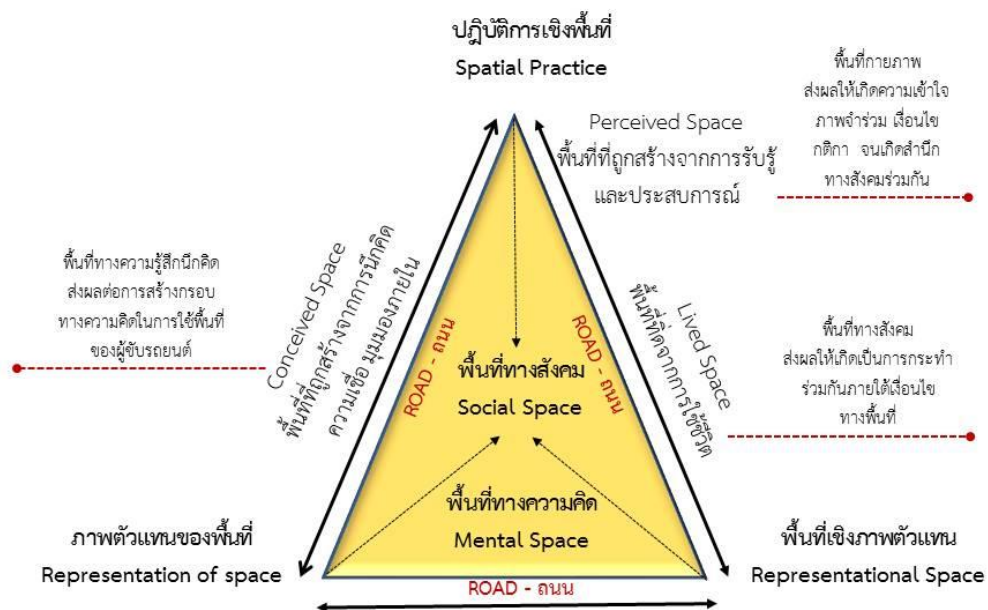
3.2 เป็นภาพตัวแทนที่เป็นเชิงสัญลักษณ์ที่กำลังทำงานอยู่บนความคิดและความเข้าใจของผู้ที่กำลังขั้บรณนตอยู่บนถนน ซึ่งก็คือ เงื่อนไขของพวงมาลัย กระจกหน้า กระจกข้าง เส้นทาง ผังเมือง ทิศทางของการจราจร กฎกติกาบนท้องถนน ในขณะที่ผู้ขั้บรณนตขั้บรถไปบนถนน

การวิเคราะห์การผลิตพื้นที่ใน 3 รูปแบบของผู้ขั้บรณนตที่มีการเคลื่อนไหวอย่างเป็นพลวัตบนถนน ทำให้เราสามารถเข้าใจกลไกความสัมพันธ์ในพื้นที่ทางสังคม ซึ่งก็คือ ถนนในกรุงเทพฯ ทำให้เห็นความหมายของผลผลิตในพื้นที่ที่เกิดจากการกำหนด การสร้างกฎเกณฑ์ กฎระเบียบ และการควบคุมการใช้พื้นที่ของคน ซึ่งก็คือผู้ขั้บรณนต จนเกิดเป็นความหมาย และตัวตนของพื้นที่เมืองด้วยผลผลิตทางกายภาพที่ผู้คนในเมืองได้สร้างให้เกิดขึ้นมา และยังคงควบคุม กำหนดความเป็นไปของผู้คนในเมืองด้วย โดยนำมาสรุปเป็นแผนภาพการอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างคนขั้บรณนต ถนน และเมืองตามแนวทางของ Lefebvre's triad ได้ ดังนี้

แผนภาพที่ 8 อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างคนขับรถยนต์ ถนน และเมือง
ตามแนวทางของ Lefebvre's triad

Spatial practice "ปฏิบัติการเชิงพื้นที่"	Representational space "พื้นที่เชิงภาพตัวแทน"	Representations space "ภาพตัวแทนของพื้นที่"
↓	↓	↓
กลไกของการขับรถ ได้แก่ การจับพวงมาลัย การ ขับเคลื่อนไปบนท้องถนน การอ่านสัญญาณไฟจราจร การเหยียบคันเร่ง	ความคิด สติสัมปชัญญะ จินตนาการ ภาพในหัว ของผู้ขับรถยนต์	เส้นทาง ผังเมือง ทิศทาง ของการจราจร กฎกติกา บนท้องถนน และเงื่อนไข ของพวงมาลัย กระจกหน้า กระจกข้าง

แผนภาพที่ 9 แผนภาพแสดงวงจรการผลิตพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์ คน และถนน
ตามแนวทางของ Lefebvre's triad



หากพิจารณาตามแผนภาพที่ 9 แผนภาพแสดงวงจรการผลิตพื้นที่ของผู้ใช้รถยนต์ คน และถนนตามแนวทางของ Lefebvre's triad หรือ แนวคิดการผลิตพื้นที่ (The production of space) ดังกล่าวอย่างละเอียด จะสังเกตได้ว่า ผู้ใช้รถยนต์มีการผลิตพื้นที่ที่เกิดจากการใช้พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานครในลักษณะของพื้นที่ทางกายภาพ (Physical space) ซึ่งก็คือถนน และผลิตซ้ำกาลไกของการใช้รถยนต์ด้วยสติ สมาธิ ความคิด การรับรู้ และความเข้าใจต่อความหมาย และสร้างภาพตัวแทนในหัวซึ่งสะท้อนออกมาด้วยภาพลักษณ์ความทรงจำ สัญลักษณ์ รวมถึงกติกาบนถนนในขณะที่ผู้ใช้รถยนต์ขับรถไปบนถนน ซึ่งในฐานะที่คนเป็นปัจจัยหนึ่งในการผลิตพื้นที่ตามแนวคิดของ อ็องรี เลอแอฟฟวร์ ตัวตนของผู้ใช้รถยนต์จึงเป็นหน่วยในการผลิตพื้นที่ด้วย โดยผู้คนที่ในกรุงเทพฯ มีการรับรู้พื้นที่ผ่านการใช้ชีวิตประจำวัน ดังนั้นตัวตนของผู้ใช้รถยนต์จึงปรับเปลี่ยนตำแหน่งแห่งที่ที่ผู้คนที่กำลังใช้ชีวิตอยู่ซึ่งก็คือบนถนน ดังนั้นผู้ใช้รถยนต์จึงมีการผลิตพื้นที่โดยการเชื่อมโยงการรับรู้ผ่านประสบการณ์เข้าไปมีส่วนร่วมกับมัน และแสดงออกผ่านการกระทำซึ่งก็คือการใช้รถยนต์ ฉะนั้นพื้นที่แห่งชีวิตในการใช้รถยนต์ก็คือถนนและรถยนต์ที่ขับเคลื่อน ซึ่งผู้ใช้รถยนต์ที่บังคับรถได้ซึมซับเอาภาพจำ เงื่อนไข และกติกาทางสังคม จนก่อให้เกิดสำนึกร่วมกันในการปรับเปลี่ยนพื้นที่ทั้ง 3 ลักษณะ โดยที่พื้นที่ทางกายภาพ (Physical space) ส่งผลให้เกิดความเข้าใจ ภาพรวม เงื่อนไข กติกาทางสังคมจนเกิดสำนึกทางสังคมร่วมกัน ในขณะที่พื้นที่ทางความรู้สึกนึกคิด (Mental space) ส่งผลต่อการสร้างกรอบทางความคิดในการใช้พื้นที่ของผู้ใช้รถยนต์ และพื้นที่ทางสังคม (Social space) ส่งผลให้เกิดการกระทำร่วมกันภายใต้เงื่อนไขทางพื้นที่ ซึ่งกระบวนการในการผลิตพื้นที่นี้จะเกิดขึ้นและดำเนินต่อไปจากการใช้พื้นที่ถนนซึ่งปรับเปลี่ยนความสัมพันธ์ของผู้คนที่ใช้พื้นที่ไปเรื่อยๆ อย่างไม่สิ้นสุด

ทั้งนี้หากเชื่อมโยงแนวคิดการผลิตพื้นที่ของ อ็องรี เลอแอฟฟวร์ กับ ตัวตน (Self) ร่วมกับสถานการณ์ (Situation) และความโกรธ (Anger) ของผู้ใช้รถยนต์ จะพบว่าพื้นที่ที่ผู้ใช้รถยนต์ได้ผลิตสร้างมันขึ้นมาในฐานะสำคัญในการเป็นพื้นที่แห่งชีวิตเพราะเกิดจากการใช้ชีวิตบนพื้นที่ทางกายภาพ ซึ่งหมายถึงถนน โดยที่พื้นที่ดังกล่าวได้เปิดโอกาสให้คนมีการปะทะสังสรรค์กัน เป็นพื้นที่ที่ผู้ใช้รถยนต์ผลิตสร้างความหมายผ่านการใช้พื้นที่สังคม ภายใต้เงื่อนไขต่างๆ ที่มีบนถนน ได้แก่ ปัจจัยทางกายภาพ เวลา สถานการณ์ที่เกิด มีผลให้ผู้ใช้รถยนต์เกิดอารมณ์ ซึ่งสถานการณ์บนถนนที่เกิดขึ้นมักจะเป็นสถานการณ์ที่ผ่านการตีความในแง่ลบและก่อให้เกิดอารมณ์โกรธขึ้น ซึ่งอารมณ์โกรธนั้นยังเป็นตัวตนในรูปแบบใหม่ที่บุคคลแสดงออก จนอาจมีผลต่อการปรับเปลี่ยนพื้นที่ทางกายภาพ ปรับเปลี่ยนพัฒนาพื้นที่ถนน และปรับเปลี่ยนความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้รถยนต์และผู้ใช้ชีวิตบนถนนด้วย

อย่างไรก็ตาม การผลิตพื้นที่ตามแนวทางของ อ็องรี เลอแพฟวร์ ยังไม่สามารถนำมาใช้วิเคราะห์ การผลิตพื้นที่ที่แสดงให้เห็นถึงพลวัตของเหตุการณ์ในการผลิตสร้างพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์ ได้ทั้งหมด สิ่งที่สามารถวิเคราะห์ได้คือการจำแนกพื้นที่ตามลักษณะพื้นที่กายภาพ พื้นที่เชิงมโนทัศน์ และพื้นที่ทางสังคม ซึ่งการจำแนกพื้นที่ดังกล่าวได้ประกอบสร้างและผลิตซ้ำพื้นที่ที่จนประกอบสร้าง ความหมายใหม่ให้กับผู้ขับรถยนต์ซึ่งเป็นผลผลิตของพื้นที่ยังได้ควบคุม กำหนดความเป็นไปของผู้ขับ รยนต์ผ่านกรอบ กติกา ต่างๆ ด้วยปฏิบัติการเชิงพื้นที่ ภาพตัวแทนของพื้นที่ และพื้นที่เชิงภาพ ตัวแทนที่มีความสัมพันธ์ระหว่างคนขับรถยนต์ ถนน และเมือง ดังนั้นแนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ จึงถูกนำมาวิเคราะห์ร่วมด้วย

6.4.3 มุมมองพื้นที่สาธารณะของผู้ขับรถยนต์

บริบทของคำว่าพื้นที่ (Space or Spatial) เป็นการนิยามตามฐานคิดที่ว่าสภาพแวดล้อม ทาง กายภาพเป็นผลิตผลของความสัมพันธ์ทางสังคม (Massey, 1998) พื้นที่จึงประกอบด้วยพื้นที่ทั้งในเชิง กายภาพที่สามารถจับต้องได้และพื้นที่ในลักษณะที่เป็นจินตภาพ เช่น พื้นที่ทางสังคม พื้นที่ทางการเมือง เป็นต้น โดยปัจเจกบุคคลจะกระทำการตามตัวแสดงทางสังคม (Social Agent) ขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจ กฏหมาย สังคม วัฒนธรรม และโครงสร้างเชิงพื้นที่ (Low M., 2016) ซึ่งหมายความว่าพื้นที่เป็นผลจากผู้กระทำการ (Actor) และผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการกระทำ ดังนั้นพื้นที่ จึงเป็นพื้นฐานของชีวิตทางสังคมทุกรูปแบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฐานะความหมายเชิงอำนาจที่หมายถึง ผลิตผลของความสัมพันธ์ (Foucault, 1986)

พื้นที่ สามารถจัดประเภทเป็นพื้นที่ในแต่ละลักษณะได้อีก แต่พื้นที่ประเภทที่ได้รับความ การกล่าวถึงอย่างกว้างขวางในสังคมสมัยใหม่คือ พื้นที่สาธารณะ (Public) และพื้นที่ส่วนตัว (Private) ซึ่งหากพิจารณาคำว่า “สาธารณะ” ในปัจจุบัน จะพบว่าการนิยามพื้นที่ในเชิงกายภาพมีความเบาบางลง จากมุมมองแรกเริ่มที่มองในเชิงอำนาจของขอบเขตรัฐ เช่นแนวคิดของ Habermas ที่มองว่าพื้นที่ สาธารณะ ประกอบด้วยคนที่มีความเป็นส่วนตัวมารวมตัวกันเป็นสาธารณะและแสดงความต้องการทาง สังคมกับรัฐ ในขณะที่พื้นที่ส่วนตัว คืออาณาจักรของครอบครัวและชีวิตในบ้าน (Habermas J, 1989) มาสู่แนวคิดที่เป็นนามธรรมมากขึ้น ดังที่ Elif Kutif Kacacor กล่าวถึงพื้นที่สาธารณะว่าเป็นพื้นที่ ของการเปิดโอกาสให้กับชีวิตทางสังคม รวมถึงกิจกรรมที่หลากหลาย สะดวกสบายที่มีการเชื่อมโยงกัน โดยที่ความหมายของพื้นที่สาธารณะ จะมีความแตกต่างหลากหลาย ขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของและ

การใช้ประโยชน์จากมัน (Kacacor EK, 2016) ในขณะที่พื้นที่ส่วนตัว คือพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้เฉพาะบุคคลหรือเฉพาะกลุ่ม

อย่างไรก็ตามขอบเขตระหว่างพื้นที่ 2 รูปแบบนี้มีแนวโน้มที่จะแคบลงเรื่อยๆ จากสภาพสังคมสมัยใหม่ที่มีความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ความทันสมัยที่เกิดขึ้นทำให้หมวดหมู่ การนิยาม และการจัดโครงสร้างโดยคน ทุกสิ่งทุกอย่างกลายเป็นยืดหยุ่น พร้อมจะเปลี่ยนแปลงสภาพได้ แม้แต่เวลา และสถานที่ก็เช่นกัน ฉะนั้นความหมายของคำว่าพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนตัวในปัจจุบัน จึงเริ่มเบาบางลง และยืดหยุ่นตามความคิด ประสบการณ์ของผู้ให้คำนิยามซึ่งเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นจาก ผลผลิตของความสัมพันธ์ของคนในสังคม และจะยิ่งมีความยืดหยุ่นมากขึ้นเมื่อผลผลิตนั้นเกิดจาก คนในสังคมเมืองที่มีรูปแบบและการใช้ชีวิตที่แตกต่างบนขอบเขตของพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนตัว ซึ่งหนึ่งในองค์ประกอบสำคัญของพื้นที่ที่คนกรุงเทพฯ ใช้ประโยชน์ คือ ถนน (Road) เพราะคน ในกรุงเทพฯ เดินทางเฉลี่ย 17,688,300 เที่ยวต่อวัน แบ่งเป็นการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล ทั้งรถยนต์ และจักรยานยนต์ ร้อยละ 22.44 และรถโดยสารสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถแท็กซี่ รถไฟฟ้า ร้อยละ 10.21 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561) ทำให้คนในกรุงเทพฯ มีความใส่ใจต่อประเด็น พื้นที่ และพื้นที่สาธารณะมาก โดยผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าผู้ขับรถยนต์ที่เป็นผู้กระทำการหลักบนถนน โดยส่วนใหญ่มีความใส่ใจต่อประเด็นพื้นที่ และพื้นที่สาธารณะ เนื่องด้วยถนนเป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญ ที่สุดของเมือง (Jacobs J, 1961) และถนนเป็นส่วนประกอบหนึ่งของระบบการสื่อสารของเมือง ซึ่งคล้ายๆ กับเป็นวัตถุที่เคลื่อนที่ นอกจากนั้นถนนยังเป็นพื้นที่ที่รองรับชีวิตสาธารณะ ทั้งในเชิงสัญลักษณ์และหน้าที่ ใช้สอยไปพร้อมกัน ซึ่งพื้นที่สาธารณะทางกายภาพโดยทั่วไปมักถูกนิยามจากการเข้าถึง ซึ่งเป็นการรับรู้ ถึงธรรมชาติเชิงสัญลักษณ์ของพื้นที่ กิจกรรมต่างๆ ผลประโยชน์ สิทธิ (Right) ของผู้คนในพื้นที่ที่แสดงถึง ตำแหน่งที่ตั้ง และการออกแบบของพื้นที่ (Steven C., 1992) ซึ่งการสื่อสารเป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับการปลดปล่อยสังคมให้มีเสรีภาพ (กาญจนา แก้วเทพ, 2543) และสามารถสร้างบรรทัดฐานที่จะเป็นผลต่อ การให้ความหมายของสิ่งต่างๆ ของปัจเจกบุคคลด้วย

ผลการศึกษาระบุชัดเจนว่า ผู้ขับรถยนต์จำนวนมากให้คำนิยาม และกำหนดความหมาย ว่ารถยนต์คือพื้นที่ส่วนตัว ในขณะที่กำหนดนิยามของถนนว่าเป็นพื้นที่สาธารณะ ดังนั้น การขับรถยนต์ บนถนน ก็คือการที่ผู้ขับรถยนต์นำพาวัตถุเคลื่อนที่ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนตัวไปอยู่ในพื้นที่สาธารณะที่ต้องใช้ งานร่วมกับผู้คนจำนวนมาก ซึ่งการกำหนดนิยามนี้เป็นการกำหนดจากความคิด ความรู้สึก ซึ่งมีความ เป็นพื้นที่ในเชิงนามธรรมนอกเหนือจากพื้นที่เชิงกายภาพ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ปัจเจกบุคคลให้ความหมาย ผ่านอาณาบริเวณทางสังคมที่รวบรวมเอาสิ่งที่ถูกสร้าง และความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ มาไว้ด้วยกัน

จึงทำให้พื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนตัวของผู้ใช้รถยนต์มีความยืดหยุ่น ปรับเปลี่ยนไปมาได้ระหว่างพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ กล่าวคือ การให้ความหมายรถยนต์มีความยืดหยุ่นตามการใช้งาน ในบางเวลาที่ใช้รถยนต์คนเดียว รถยนต์จะเป็นพื้นที่ส่วนตัวที่สร้างความสุข ความสบายใจ และความ เป็นตัวของตัวเองให้กับผู้ขับ แต่หากมีบุคคลอื่นที่อาจเป็นคนในครอบครัว เพื่อน หรือใครก็ตามขึ้นมา โดยสารด้วย พื้นที่ส่วนตัวก็จะกลายเป็นพื้นที่สาธารณะขึ้นทันที ส่วนการให้ความหมายถนน มีการยืดหยุ่นตามสถานการณ์บนถนน และอารมณ์ของผู้ใช้รถ ซึ่งในเวลาที่ขับอยู่บนถนนที่แออัด ครคร่ำไปด้วยรถยนต์ที่ร่วมทางจำนวนมาก ถนนก็คือพื้นที่สาธารณะ แต่ถ้าขับอยู่บนถนนที่โล่ง ไม่ต้องเร่งรีบ และผู้ขับรถยนต์กำลังอยู่ในภาวะของตัวเอง ถนนที่กำลังใช้งานนั้นก็จะมีสภาพคล้ายกับพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ เป็นต้น

พื้นที่สาธารณะมีเอกลักษณ์ร่วมที่สำคัญประการหนึ่งที่ค้นพบจากการศึกษาครั้งนี้ คือ ความเป็น รูปธรรมและนามธรรม โดยพื้นที่สาธารณะมีความเป็นรูปธรรมจากการที่มีกำหนดขอบเขตไว้แน่นอนเชิง กายภาพ และมีความเป็นนามธรรมจากที่ไม่มีอาณาเขตแน่นอน ได้แก่ พื้นที่ทางวัฒนธรรม พื้นที่ทาง สังคม ซึ่งโดยแท้จริงแล้วพื้นที่สาธารณะในยุคปัจจุบันได้ถูกสร้างขึ้นภายใต้ชีวิตในทางสังคมของผู้คน และการอยู่ร่วมกันในสังคมได้โดยไม่มีปัญหา สังคมต้องมีระเบียบ กฎเกณฑ์ที่เปิดกว้างให้ผู้คนที่อยู่ ร่วมกันด้วย ดังนั้นพื้นที่สาธารณะจึงเป็นพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสาร การสร้างความรู้สึกเป็นส่วนรวม และผลประโยชน์ของส่วนรวม (Kusuma Kuyai, 2013) ของผู้คนในสังคมด้วย ดังนั้น ความรู้สึกส่วนรวม หรือสาธารณะ (Sense of public) ก็คือ ความรู้สึกต่อพื้นที่ (Sense of space) ที่สถาปนิกมักจะ กล่าวถึง เพราะมันสามารถแสดงให้เห็นว่าในทุกพื้นที่มีอากาศ และมีบรรยากาศ และมีชีวิต ดังนั้น อารมณ์ความรู้สึกจึงมีความสำคัญต่อการสร้าง อาคาร สถานที่ หรือพื้นที่สาธารณะ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากผล การศึกษามีความสอดคล้องกับประเด็นที่ว่า ถนนเป็นพื้นที่กายภาพที่มีความเป็นพื้นที่สาธารณะที่ เกี่ยวข้องกับความรู้สึก กล่าวคือ ในเชิงกายภาพ รถที่หนาแน่น สภาพการจราจรที่ติดขัดมี หรือถนนที่ เป็นหลุมบ่อ มีลักษณะเป็นคอขวด มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ใช้รถยนต์และสร้างให้เกิดอารมณ์หงุดหงิด ในเชิงนามธรรม ความรู้สึกสาธารณะต่อพื้นที่มีผลทำให้คนใช้บรรทัดฐานที่เกิดจากสังคมเป็น ส่วนประกอบในความคิด ทำให้คนเกิดความคาดหวังต่อสำนักสาธารณะของผู้ที่ร่วมทางด้วยกัน จน กลายเป็นความคาดหวังร่วมกันในเชิงพื้นที่อย่างมีกติกา ซึ่งหมายถึงการรักษากฎจราจร การคำนึงถึง มารยาท และคำนึงถึงคนใช้ถนนส่วนรวม ดังนั้นหากมีผู้ใช้รถยนต์รายใดฝ่าฝืนต่อการกระทำที่คาดหวัง ร่วมกันก็จะตีความได้ว่า พฤติกรรมดังกล่าวตรงกันข้ามกับความคาดหวังของสังคม และเป็นการขับรถ แบบเห็นแก่ตัวที่มาเคารพต่อสิทธิในความปลอดภัยของผู้อื่น และพฤติกรรมเช่นนี้เป็นพฤติกรรมที่

กระทบต่ออารมณ์โกรธ และสามารถทำให้ความโกรธที่เกิดขึ้นในขณะที่ขับรถยนต์ลุกลามและรุนแรงขึ้นได้ เพราะสาระสำคัญของความหมายที่บุคคลกำหนดเป็นการเชื่อมโยงของอารมณ์ความรู้สึกกับตัวเอง ของบุคคล (Denzin ,2009)

6.5 อุบัติเหตุ

6.5.1 สถานการณ์ของผู้ขับรถยนต์กับอุบัติเหตุ

ถนนกรุงเทพฯ ในปัจจุบันมีความพลุกพล่านของผู้คน และมีความซับซ้อนมากขึ้นทุกๆ วัน ในขณะเดียวกัน พฤติกรรมการใช้ถนนของมนุษย์ก็มีการปรับเปลี่ยนไปตามเทคโนโลยีของสังคม ยุคใหม่ การใช้โทรศัพท์มือถือ และความมั่นใจกับระบบเทคโนโลยีรถยนต์ทำให้คนใส่ใจกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นน้อยลง ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้มีผลกระทบอย่างยิ่งต่อการจราจร อุบัติเหตุ และอัตราการเสียชีวิตบนถนน ทั้งนี้ ข้อมูลเชิงสถิติจาก Global status report on road safety ระบุว่า ในปี พ.ศ. 2561 ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นอันดับ 2 ของโลก (World health organization, 2018) และมีอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นมากมายในกรุงเทพฯ โดยสาเหตุหลักๆ เกิดขึ้นจากข้อบกพร่องของตัวคน นิสัย หรือพฤติกรรมของผู้ขับรถยนต์เป็นส่วนใหญ่ เช่น การขับรถเร็ว ความโกรธ การขับรถเร็ว ฯ ในขณะที่สาเหตุประการต่อมาคือสภาพแวดล้อมในทุกกรณี เช่น ถนนที่ไม่ปลอดภัย ป้ายจราจรที่ไม่ชัดเจน เป็นต้น ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า อุบัติเหตุทางรถยนต์ (Occurrence of car accidents) มักจะมีความซับซ้อนและมีการโต้ตอบกัน โดยที่จะสามารถจำแนกตามระดับความรุนแรงได้ เป็นประเภทที่เกิดความเสียหายแต่ไม่บาดเจ็บ เกิดความเสียหายและบาดเจ็บเล็กน้อย และเกิดความเสียหายและบาดเจ็บถึงเสียชีวิต ซึ่งจากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2555 – 2559 ระบุว่ากรุงเทพฯ มีจำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้น แต่จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง และโดยมากไม่ได้เป็นอุบัติเหตุที่ร้ายแรง สำหรับปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรนั้น สาเหตุหลักๆ มาจากพฤติกรรมการขับรถ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด การไม่ให้สัญญาณจอด ขับรถตามกระชั้นชิด และขับรถผิดช่องทางฯ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2559) สอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ว่า พฤติกรรมการขับรถจี้ท้าย และเว้นช่องว่างระหว่างคันน้อย พฤติกรรมการเบียดแทรก เข้ามาในช่องการจราจร มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับเล็กน้อย เช่น ชนท้าย หรือเฉี่ยวชนกัน แต่ก็ส่งผลต่อการจราจรบนถนน และทำให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีผลโดยตรงต่อความเดือดร้อนของผู้ที่ใช้ถนนและเส้นทางร่วมกัน แต่พฤติกรรมการขับรถประมาท อันเนื่องมาจากความเห็นแก่ตัว เช่น เล่นโทรศัพท์ขณะขับรถเร็ว ขับรถเร็ว การไม่ระมัดระวัง

ในการใช้เส้นทาง เบียดซ้ายป้ายขวาตามความต้องการของตน จะทำให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่ร้ายแรง มีคนบาดเจ็บได้มากกว่า 2 สาเหตุแรก เช่นเดียวกับที่ทฤษฎีโดมิโน (The domino theory) วิเคราะห์ไว้ว่ามีหลายแง่มุมที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ได้แก่ สภาพแวดล้อมทางสังคมที่ไม่พึงประสงค์ ได้แก่ ความโกรธ ความประมาท ความเหนื่อยล้า การไม่ใส่ใจ สภาพทางกายภาพที่ไม่เหมาะสม และการกระทำที่ไม่ปลอดภัยทำให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บได้ ดังนั้นหากนำโดมิโนเหล่านี้ออกมาได้หนึ่งอันโอกาสที่จะเกิดการสูญเสียจะลดลงหนึ่งประการ (Heinrich et al, 1980)

นอกจากนี้ ผลการศึกษายังสามารถระบุได้อีกด้วยว่า ในสถานการณ์ที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ถูกคุมคามทางร่างกายและความรู้สึก จนเกิดความรู้สึกเครียด กัดดัน จากความไม่ปลอดภัย เป็นสภาวะวิกฤตในระยะเวลาอันสั้นที่มีความโน้มเอียงจะทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์เกิดพฤติกรรมตอบโต้ที่สามารถจะทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ แต่ภายหลังจากที่บุคคลหายเครียด ก็จะสามารถปรับตัวในสภาพเดิมได้ เช่น เมื่อถูกคู่กรณีขับรถปาดหน้าในระยะกระชั้นชิด ก็ตัดสินใจขับไล่ตาม แล้วแก้แค้น ด้วยการปาดหน้าคู่กรณีกลับ หรือ เมื่อถูกคู่กรณีเบรกระชั้นชิด ผู้ขับขี่รถยนต์ก็ขับปาดหน้าแล้วแก้งเบรกระชั้นชิดจนเกือบชนกัน แต่เมื่อเหตุการณ์ผ่านไปสักพัก ผู้ขับขี่รถยนต์ทั้งสองฝ่ายก็จะเลิกราท่างคนต่างขับรถกลับไปตามเส้นทางของตนเอง เป็นต้น ประเด็นนี้สามารถใช้ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-proneness theory) ที่อธิบายความโน้มเอียงที่จะทำให้บุคคลเกิดอุบัติเหตุว่า ประกอบด้วยระยะวิกฤตในกำหนดเวลาในช่วงสั้นๆ และ บุคลิก สภาพจิตใจ และสภาพร่างกายของบุคคล (Greenwood and Woods, 1919)

6.5.2 พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์กับอุบัติเหตุ

การศึกษาอุบัติเหตุเป็นประเด็นที่เกิดจากตัวบุคคล ดังนั้นแนวคิดส่วนใหญ่จึงเป็นแนวคิดที่พัฒนามาจากทฤษฎีทางจิตวิทยาสังคมซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระทำด้วยเหตุผลดังเช่น ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The theory of planned behavior :TPB) ที่เชื่อว่า การขับรถเร็ว ขับรถหวาดเสียว การชอบเสี่ยง เกิดมาจากการที่บุคคลได้ประเมินจากความเชื่อที่มี แล้วแสดงออกมาเป็นพฤติกรรมนั้นๆ ดังนั้น การแสดงพฤติกรรมของมนุษย์เกิดจากการชี้นำของ ความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง และความเชื่อเกี่ยวกับความสามารถในการและการแสดงพฤติกรรมของมนุษย์นั้นได้รับอิทธิพลจากความตั้งใจแสดงพฤติกรรม และสิ่งที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจแสดงพฤติกรรมนั้น ในขณะที่แนวคิดปัจจัยที่กำหนดพฤติกรรมมนุษย์ เชื่อว่า การแสดงพฤติกรรมใดของมนุษย์ไม่ได้เกิดขึ้นเอง แต่เกิดขึ้น

จากเหตุผลหรือสิ่งกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมเหล่านั้นขึ้น ซึ่งในทางจิตวิทยาเรียกว่า สิ่งกำหนดพฤติกรรม ซึ่งเกิดได้จากปัจจัยหลายประการ ได้แก่ การรับรู้ เจตคติ หรือทัศนคติ ความเชื่อค่านิยม การเรียนรู้ การจูงใจ ความต้องการ และบุคลิกภาพ จึงมุ่งเน้นที่ความสัมพันธ์ระหว่างตัวบุคคลและสภาพแวดล้อมภายนอกซึ่งเข้ามามีผลและกำหนดพฤติกรรม ทำให้บุคคลแสดงพฤติกรรมออกมาในการดำเนินชีวิตประจำวัน

ในขณะที่การศึกษาในทางสังคมวิทยา มีมุมมองความเชื่อต่อพฤติกรรมของมนุษย์ว่าส่วนหนึ่งเกิดมาจากสังคม (Social order) อันได้แก่กระบวนการขัดเกลาทางสังคม สถาบันสังคม และบริบทแวดล้อมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องภายในสังคม ดังนั้นพฤติกรรมมนุษย์ที่เกิดขึ้นตามมุมมองนี้จึงเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากสภาพสังคมเป็นตัวกำหนดด้วย นอกจากนั้นสภาพสังคมยังเป็นผู้หล่อหลอม และก่อร่างนิสัย บุคลิกภาพ ทัศนคติ ซึ่งประกอบรวมเป็นตัวตนของบุคคลด้วย ในการศึกษาผู้ชั้บรณยนต์ ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า ตัวตน (Self) ที่ประกอบด้วย นิสัย บุคลิกส่วนตัว และเจตคติของบุคคล เช่น ความไม่ยอมคน ความสำนึกต่อสิทธิ ความมีจิตสำนึก ความอารมณ์ร้อน ฯ มีผลอย่างยิ่งต่อพฤติกรรม (Behavior) การชั้บรณยนต์ของผู้ชั้บรณยนต์ เช่น การเคารพกฎจราจร ความเห็นแก่ตัวด้วยการละเลยกฎจราจร เป็นต้น ซึ่งสามารถยืนยันความสอดคล้องกับการวิเคราะห์ตัวตนของผู้ชั้บรณยนต์ในข้างต้นได้ว่า พฤติกรรมในการชั้บรณยนต์เป็นผลมาจากสิ่งต่างๆ ในตัวบุคคลที่ประกอบสร้างเป็นพฤติกรรม แต่ข้อมูลการวิเคราะห์ในประเด็นนี้ไม่สามารถระบุได้ว่าพฤติกรรมของบุคคลมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างตรงไปตรงมา พฤติกรรมอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ แต่จะมีความรุนแรงมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับว่าสถานการณ์ในขณะนั้นส่งเสริมให้เกิดขึ้นหรือไม่

กล่าวโดยสรุปสำหรับประเด็นนี้ได้ว่า ความโกรธไม่ได้เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะสถานการณ์ตรงหน้า (Particular situation) ที่เกิดขึ้นจากการพฤติกรรมการชั้บรณยนต์ของบุคคล หรือ คู่กรณีบนถนนมีผลกระทบมากกว่า กล่าวคือพฤติกรรมของผู้ชั้บรณยนต์เป็นปัจจัยสำคัญในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหมายถึง ความโกรธเป็นเพียงส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดพฤติกรรมขึ้น แต่อุบัติเหตุที่เกิดจากการกระทำที่เกิดขึ้นจากความโกรธมีคุณลักษณะสำคัญที่เพิ่มเติมขึ้นมา คือ มีการโต้ตอบกันระหว่างบุคคลสองฝ่าย ซึ่งอาจจะเป็นการโต้ตอบกันด้วยการถูกปิดกั้นตัวตนของผู้ชั้บในรถ หรือเปิดเผยตัวตนทั้งสองฝ่ายจากการลงจากรถเพื่อแสดงออก หรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งลงจากรถในขณะที่อีกฝ่ายปิดกั้นตัวตนก็ได้ ทั้งนี้ เพศและอายุของผู้ชั้บรณยนต์ที่โกรธได้บ่งชี้ว่ามีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และตัวตนของผู้ชั้บรณยนต์ที่จะกำหนดพฤติกรรมในการแสดงออกถึงความโกรธได้ เช่น ผู้ชั้บรณยนต์ที่มีนิสัยชอบขับเร็ว และชอบเสี่ยงจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า เนื่องจากการขับเร็วเป็นสิ่งที่ไม่น่าพึง

ประสงค์สำหรับความปลอดภัยบนถนนสำหรับผู้ขับขี่รายอื่นจนทำให้เกิดความโกรธ หรือการตอบโต้ระหว่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาความโกรธ และแนวคิดด้านอุบัติเหตุที่ระบุว่าอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดขึ้น มักจะมีความซับซ้อน และมีการโต้ตอบกัน (Katz, 1999) อีกทั้งความเร็วของรถยังเป็นตัวกำหนดความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้โดยสารเวลาเกิดอุบัติเหตุรถชน เพราะการใช้ความเร็วมีความสัมพันธ์กับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงที่เกิดขึ้น (Academic center for road safety, 2015) แต่มีข้อแตกต่างในแง่ที่ว่าอุบัติเหตุโดยส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจากผู้ขับขี่รถยนต์ที่โกรธในกรุงเทพฯ ไม่มีภาพที่เด่นชัดของพฤติกรรมรถเร็ว ซึ่งเป็นเพราะความคับคั่งของรถบนถนนไม่เอื้ออำนวย ส่งผลให้ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุไม่ร้ายแรง รวมถึงมีลักษณะของการบาดเจ็บที่ไม่รุนแรงด้วย อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมรถเร็วที่เสี่ยง ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากตัวบุคคล ได้แก่ การตัดหน้าระยะกระชั้นชิด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย ไม่ให้สัญญาณจอด ชะลอ และเลี้ยว ขับรถผิดช่องทางและขับคร่อมเส้น ขับรถตามกระชั้นชิด ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน ล้วนเป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถยนต์ให้ความหมายว่าเป็นการกระทำที่ไม่พึงประสงค์ด้วยการประมาท ไม่ใส่ใจต่อผู้อื่น และขาดความระมัดระวัง ยังเปรียบได้กับแนวคิดของ H.W. Heinrich ที่กล่าวถึงตัวโดมิโน อันประกอบด้วย ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล ความบกพร่องของบุคคล การกระทำและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย อุบัติเหตุการบาดเจ็บหรือความสูญเสีย ซึ่งตามแนวคิดนี้หากตัวโดมิโนที่อยู่ถัดไปก็จะล้มตามไปด้วย และตัวโดมิโนเหล่านี้จะทำให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บขึ้นได้ (Saxena, 2017) และความรู้สึกถึงความไม่มั่นคงในชีวิตยังมีผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์แสดงออกอย่างก้าวร้าวรุนแรง (Britt & Garrity, 2006) เพราะการถูกคุมคามทางร่างกายและความรู้สึกในสถานการณ์ขณะขับขี่รถยนต์ได้ทำให้เกิดความรู้สึกเครียด กตสัน จากความไม่ปลอดภัย ซึ่งนับเป็นสภาวะวิกฤตในระยะเวลาอันสั้นที่มีแนวโน้มที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์เกิดพฤติกรรมตอบโต้ในลักษณะที่สามารถจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ (Froggatt & Smiley, 1964) นอกจากนี้ “สติ” หรือความระลึกได้ที่ผู้ขับขี่รถยนต์พึงมีต่อสถานการณ์ตรงหน้ายังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งซึ่งส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุขึ้น หากผู้ขับขี่รถยนต์มีสติ เหตุการณ์ย่อมช่วยจากคนหรือสิ่งใดก็จะไม่สามารถช่วยให้แสดงความโกรธ หรือแสดงออกอย่างก้าวร้าวได้อีกหนึ่ง อาจกล่าวได้ว่า ความโกรธไม่ได้เป็นเพียงแค่ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ แต่สิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือมุมมองหรือความคิด (Perception) ของผู้ขับขี่รถยนต์ เช่น หากผู้ขับขี่รถยนต์คิดว่าผู้ที่ขับรถหน้าเป็นเด็กซึ่งจะยิ่งรู้สึกโกรธ แต่หากผู้ขับขี่รถยนต์คิดว่าผู้กระทำการในรถเป็นคนแก่จะมีผลให้ระงับความโกรธที่พุ่งพล่านลงได้ ดังนั้นความคิดที่จะแก้แค้น เอาคืน หรือเอาเรื่องด้วยการปาดซ้ายปาดขวาคืน หรือไล่ตามจนเกิดอุบัติเหตุจะน้อยลงซึ่งจะเป็นการลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นอย่างสอดคล้องกันด้วยว่า ความโกรธและการแสดงออกที่เกิดขึ้นของผู้ช้บรณณ์มีองค์ประกอบของการกระทำหรือพฤติกรรมระหว่างกันของผู้ช้บรณณ์และคู่กรณีซึ่งจะนำไปสู่อุบัติเหตุได้ในระดับที่ไม่รุนแรงและไม่ร้ายแรง ทั้งนี้เพราะสภาพสังคมเป็นตัวกำหนด หล่อหลอม และ ก่อร่างนิสัย บุคลิกภาพ ทัศนคติที่ส่งผลต่อการตีความ ความหมาย และ ให้คุณค่าต่อสถานการณ์ต่างๆ ซึ่งประกอบรวมเป็นตัวตนของบุคคล ฉะนั้น พฤติกรรมในการช้บรณณ์จึงเป็นผลสืบเนื่องมาจากสิ่งต่างๆ และการกำหนดความหมายต่อวัตถุในตัวบุคคลที่ประกอบสร้างขึ้นเป็นพฤติกรรม และมีผลอย่างยิ่งต่อพฤติกรรมการช้บรณณ์ด้วย เช่น การเคารพกฎจราจร ความเห็นแก่ตัว การละเลยกฎจราจร เป็นต้น โดยที่ความขัดแย้งและการตอบโต้ระหว่างกันจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และมุมมองเชิงพื้นที่ รวมถึงการผลิตพื้นที่ของผู้ช้บรณณ์ได้ผลิตซ้ำความสัมพันธ์ที่มีผลกระทบต่อการใช้สัมพันธ์ในสังคมของผู้ที่ช้รถใช้ถนน สามารถประกอบสร้างตัวตนใหม่ และ ผลักดันให้ผู้ช้บรณณ์แสดงความโกรธในรูปแบบที่แตกต่างจากตัวตนเดิมของตนได้อีกด้วย



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 7

สรุปและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุป

การศึกษาวิจัย เรื่อง “สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร” (Situations of Anger, Driver’s Spatial Conception and Occurrence of Car Accidents in Bangkok) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอารมณ์โกรธ และการแสดงออกขณะที่โกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ภายใต้สถานการณ์ต่างๆ บนถนน ศึกษามุมมองในบริบทเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์บนถนนภายใต้ภาวะอารมณ์โกรธ และศึกษาความสัมพันธ์ของอารมณ์โกรธ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์บนถนน อันจะนำไปสู่ความเข้าใจผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครว่าภายใต้สถานการณ์ที่พวกเขากำลังเผชิญกับอารมณ์โกรธ พวกเขามีมุมมองเกี่ยวกับพื้นที่เป็นองค์ประกอบของความโกรธด้วยหรือไม่ อย่างไร และความโกรธที่เกิดขึ้นมีความเชื่อมโยงกับการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์หรือไม่ อย่างไร

การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลอาศัยข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสังเกตการณ์ขณะขับขี่รถยนต์ สัมภาษณ์เชิงลึก สังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์มาวิเคราะห์ด้วยการนำเรื่องเล่า (Narrative analysis) ทั้งข้อความและภาพมาตีความข้อมูล อันนำมาสู่การสร้างข้อสรุปจากข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษา โดยกลุ่มตัวอย่างของการศึกษาวิจัยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) จากการกำหนดคุณลักษณะของประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยและเก็บข้อมูลจากกรณีศึกษา ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นบุคคลทั่วไปที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถยนต์โดยสารสาธารณะในเขตพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่เคยมีประสบการณ์ความโกรธ การทะเลาะวิวาทบนถนน หรือเคยมีปากเสียงกับผู้ขับขี่รถยนต์รายอื่นบนถนน โดยเริ่มต้นจากการคัดเลือกจากการติดตามข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social media) จากบุคคลที่ผู้วิจัยรู้จักร่วมกับการใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบลูกโซ่ หรือ Snowball โดยให้กรณีศึกษาเป็นผู้แนะนำผู้ที่มีคุณสมบัติจนครบจำนวน 20 คน จากนั้นคัดเลือกกรณีศึกษาที่เป็นผู้ให้ข้อมูลที่มีความถนัดในการโกรธและการแสดงความโกรธในขณะขับขี่รถยนต์และมีความสมัครใจให้ผู้วิจัยติดกล้องบันทึกภาพในรถยนต์เพื่อสังเกตการณ์ด้วยกล้องบันทึกภาพในรถยนต์ จำนวน 10 คน โดยผู้วิจัยนำเสนอผลการศึกษาด้วยกระบวนการสังเคราะห์ข้อมูลจากการถ่ายทอดเรื่องราว และการสังเกตการณ์กรณีศึกษาออกมาในรูปแบบของการสังเคราะห์ผลการศึกษา และนำเสนอเรื่องเล่าจากกรณีศึกษาร่วมด้วยเพื่อให้สามารถถ่ายทอดเรื่องราวได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยสรุปผลการศึกษา ดังนี้

7.1.1 อารมณ์โกรธและการแสดงอารมณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์ในรถยนต์

ความโกรธที่เกิดขึ้นของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร เกิดขึ้นจากสถานการณ์เฉพาะหน้าที่มีความเฉพาะเจาะจงและเกิดขึ้นอย่างกะทันหัน ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความรู้สึกว่าถูกละเมิดสิทธิในการเดินทาง ถูกขัดขวางไม่ให้เดินทางไปยังจุดหมาย ถูกคุกคาม และมีความรู้สึกที่ไม่ปลอดภัยเกิดขึ้น ทั้งนี้ความโกรธที่เกิดขึ้นประกอบด้วยรูปแบบสถานการณ์การขับขี่รถยนต์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง ซึ่งเป็นสถานการณ์ซ้ำๆ ที่ผู้คนรถยนต์บนถนนต้องพบเจอ ซึ่งสถานการณ์ที่มีผลให้โกรธมากที่สุด อันดับแรก คือ สถานการณ์การขับรถตัดหน้าอย่างกระชั้นชิด หรือการถูกขับรถปาดหน้า อันดับที่สองคือ สถานการณ์การถูกขับรตามอย่างกระชั้นชิด หรือถูกจี้ท้ายรถ อันดับที่สาม คือ สถานการณ์การไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน โดยถูกแซงคิว แทรกเลนจากคู่อริ อันดับที่สี่ คือ สถานการณ์การเปลี่ยนช่องจราจรจากรอบครึ่งของคู่อริซึ่งกระทบกับการขับรถของผู้ขับขี่รถยนต์โดยตรง อันดับที่ยี่ห้า คือ การจอดรถในทางที่ไม่สมควรจอด เช่น จอดรถบนถนนจนทำให้เสียพื้นที่การจราจรไป 1 เลน การจอดรถในจุดที่ก่อให้เกิดอันตรายกับผู้ขับขี่รถยนต์คันอื่น อันดับที่ยี่หก คือ การขับรคร่อมเลนตลอดเวลาของคู่อริ อันดับที่ยี่เจ็ด คือ การไม่ให้สัญญาณไฟเมื่อจะเลี้ยวรถ หรือเปลี่ยนเลน และอันดับที่แปด คือ การแซงรถอย่างผิดกฎหมาย แซงรถในช่องซ้ายของการจราจร สถานการณ์เหล่านี้ก่อให้เกิดความไม่พอใจและความโกรธได้มาก เพราะมีพฤติกรรมร่วมของผู้กระทำในประเด็นของการไม่เคารพกฎจราจร ละเมิดสิทธิ และไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของเพื่อนร่วมทาง ซึ่งความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ประสบกับสถานการณ์เดียวกันไม่ได้มีลักษณะการตอบโต้ต่อเหตุการณ์เหมือนกัน เนื่องด้วยบุคคลมีการตีความการกระทำของคู่อริแตกต่างกัน ซึ่งการตีความที่เกิดขึ้นนั้นประกอบสร้างจากตัวตนที่เป็นเรื่องของประสบการณ์ การรับรู้ อารมณ์ และความคิดของผู้ขับขี่รถยนต์ที่นิยามความหมาย โดยการให้นิยามความหมายนั้นเป็นการนิยามต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น นิยามการกระทำของคู่อริ และนิยามความหมายต่อรถยนต์ของคู่อริ ในการนำมาประเมินผลว่าควรจะต้องแสดงอารมณ์ออกมาอย่างไร ฉะนั้น การแสดงอารมณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์แต่ละคนจึงมีความแตกต่างกัน แต่มีลักษณะที่ใกล้เคียงกันซึ่งสามารถใช้คำว่า “รูปแบบ” ได้ เนื่องจากมีลักษณะของพฤติกรรมแบบซ้ำๆ เพียงแต่มีความแตกต่างกันในลำดับของการแสดงอารมณ์

รูปแบบในการแสดงอารมณ์ของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างเฉพาะเจาะจงบนถนน ประกอบด้วย 9 รูปแบบ ได้แก่ 1) การใช้ไฟกระพริบโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตือน 2) การบีบแตรสั้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการเตือน 3) การบีบแต่ยาวเพื่อวัตถุประสงค์ในการตำคู่อริ 4) การให้นิ้วชี้หน้า หรือการใช้สัญญาณมือ เพื่อแสดงอารมณ์อย่างเปิดเผย 5) การเปิดหรือลดกระจกมองเพื่อมองหน้าคู่อริหลังจากขับรไปเทียบโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงออกให้รับรู้ที่ไม่พอใจ โกรธ 6) การขับรไล่ตามหรือแค้น เมื่อความโกรธทะยานสูงขึ้น 7) การจอดรถขวางเพื่อลงไปพูดคุยตกลงกัน 8) การทำลาย

สิ่งของ ซึ่งหมายถึงส่วนใดส่วนหนึ่งของรถคู่กรณี และ 9) การทำร้ายร่างกาย หรือการใช้อาวุธขู่เพื่อตอบโต้คู่กรณี ซึ่งรูปแบบการแสดงออกในลำดับที่ 6-9 จะเกิดขึ้นเมื่อผู้ขับขี่รถยนต์รู้สึกโกรธจนไม่สามารถควบคุมได้ และมีความต้องการตอบโต้คู่กรณีให้อีกฝ่ายรู้สึกแบบเดียวกัน ทั้งนี้การตีความสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อเกิดความโกรธจะมีการตอบโต้ในระดับที่รุนแรงหรือไม่ขึ้นอยู่กับปฏิกริยา และการยั่วยุอารมณ์ของคู่กรณี นอกจากนี้สถานการณ์ของการขับขี่รถยนต์ที่เป็นสถานการณ์ของการไม่เปิดเผยตัวตน ยังมีผลในการเร่งความโกรธ เนื่องด้วยไม่สามารถสื่อสารได้โดยตรง และไม่ทราบว่าคุณค่าฝ่ายตรงข้ามกระทำการนั้นเพื่ออะไร

ความโกรธที่เกิดขึ้นของผู้ขับขี่รถยนต์ โดยส่วนใหญ่คือความโกรธในระดับไม่รุนแรง กล่าวคือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นมีผลให้เกิดความหงุดหงิด ซึ่งจะหงุดหงิดมากหรือน้อยเพียงใดตามการกระทำของคู่กรณี ซึ่งหากเป็นอารมณ์หงุดหงิด ผู้ขับขี่รถยนต์มักจะแสดงออกเพียงแค่การบ่น ต่ำในรถ กระพริบไฟ หรือบีบแตรเพื่อเป็นการเตือน ในขณะที่หากเกิดอารมณ์ในระดับรุนแรง คือความโกรธ ผู้ขับขี่รถยนต์จะแสดงอาการตอบโต้ด้วยวิธีการที่มากกว่านั้นเพื่อตอบสนองต่ออารมณ์ที่คุกรุ่นอยู่ภายในและทำให้อีกฝ่ายรับรู้ว่าจะต้องรับผิดชอบต่อการกระทำที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ความโกรธที่เกิดขึ้น ในขณะที่ขับขี่รถยนต์สามารถสรุปได้ 4 ระยะ คือ ระยะที่ 1 คือ อุปติการณ หรือสถานการณ์ ระยะที่ 2 คือ ความโกรธ ระยะที่ 3 คือ การโต้ตอบ และระยะที่ 4 คือ การตัดสติและการเปลี่ยนรูปพฤติกรรมและการกระทำ

7.1.2 มุมมองเชิงพื้นที่และการผลิตพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์มีผลต่อการเกิดความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์

มุมมองพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีความสัมพันธ์กับความโกรธ และการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์ ประกอบด้วยมุมมองในเชิงพื้นที่เกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนตัวที่เกิดจากการให้นิยามความหมายของบุคคล และเกิดจากการผลิตพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ภายใต้กรอบของพื้นที่เชิงกายภาพ ซึ่งหมายถึงพื้นที่ถนน พื้นที่ในความรู้สึกนึกคิด ซึ่งหมายถึงความคิดที่เกี่ยวกับพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ ผ่านรถยนต์และถนน และพื้นที่ทางสังคมที่เกิดจากความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์และผู้ขับขี่รถยนต์คันอื่น

ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีการผลิตพื้นที่ในฐานะที่คนเป็นปัจจัยการผลิต ตัวตนของผู้ขับขี่รถยนต์จึงเป็นหน่วยในการผลิตพื้นที่ ซึ่งเกิดจากการใช้ในลักษณะของพื้นที่ทางกายภาพ (Physical space) ซึ่งก็คือถนน และผลิตซ้ำกลไกของการขับขี่รถยนต์ด้วย สติ สมาธิ ความคิด การรับรู้ และความเข้าใจต่อความหมาย และสร้างภาพตัวแทนในหัวซึ่งสะท้อนออกมาด้วยภาพลักษณ์ความทรงจำ สัญลักษณ์ รวมถึงกติกาบนถนนในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์ขับออกไปบนถนน

ซึ่งผู้ชมขบถยนต์มีการเชื่อมโยงการรับรู้ผ่านประสบการณ์ เข้าไปมีส่วนร่วมกับมัน และแสดงออกผ่าน การกระทำซึ่งก็คือการขบถยนต์ในพื้นที่แห่งชีวิตที่ถนนและรถยนต์ที่พวกเขาขับเป็นตัวขับเคลื่อน ทั้งนี้การบังคับรถของผู้ขบถยนต์ที่ใช้พื้นที่กายภาพของถนนร่วมกันกับผู้ขบถคันอื่นได้ซึมซับเอาภาพ จำ เจื่อนไซ และกติกาทงสังคมเข้ามาผนวกกับการรับรู้จนก่อให้เกิดสำนึกร่วมกันในการปรับเปลี่ยน พื้นที่ กล่าวคือ พื้นที่กายภาพ (Physical space) ส่งผลให้เกิดความเข้าใจ ภาพรวม เจื่อนไซ กติกาทงสังคมจนเกิดสำนึกทงสังคมร่วมกัน ในขณะที่พื้นที่ทงความรู้สึกนึกคิด (Mental space) ส่งผลต่อการสร้างกรอบทงความคิดในการใช้พื้นที่ของผู้ขบถยนต์ และพื้นที่ทงสังคม (Social space) ส่งผลให้เกิดการกระทำร่วมกันภายใต้เจื่อนไซทงพื้นที่ ซึ่งมีผลต่อความโกรธในแง่ที่การผลิตพื้นที่ ในพื้นที่ทงสังคมขณะขบถยนต์ได้สร้างคุณค่า และความสำนึกร่วมต่อการใช้พื้นที่ถนนที่เป็นพื้นที่ สาธารณะในขณะที่อยู่ในพื้นที่ส่วนตัวของตนเอง ซึ่งมีผลต่อความคิดและความคาดหวังว่าผู้ขบถยนต์ คนอื่นต้องตระหนักและมีสำนึกเช่นเดียวกัน ดังนั้นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง ต่อความไม่ปลอดภัย และการไม่เคารพกฎ กติกา วินัยการจราจร จึงหมายถึงความเห็นแก่ตัวไม่มี จิตสำนึกธารณะ และไม่เคารพถึงสิทธิและความปลอดภัยของบุคคลอื่นที่ใช้ถนนร่วมกัน

7.1.3 ความโกรธไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับอุบัติเหตุ แต่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ขบถยนต์ใน สถานการณ์ที่เฉพาะเจาะจง

สิ่งที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทงรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร เกิดจากพฤติกรรมที่เกิดจาก การขบถยนต์ที่ทำให้เกิดสถานการณ์ที่เฉพาะเจาะจงขึ้น ซึ่งบุคคลจะมีวิธีการในการแสดงออก แตกต่างกันตามการให้ความหมายต่อการกระทำ และการกำหนดสถานการณ์ซึ่งเป็นตัวตนของผู้ ขบถยนต์รวมถึงการมีปฏิสัมพันธ์กับคู่กรณีบนพื้นฐานความขัดแย้ง โดยระยะของความโกรธที่เกิด ขึ้น กับผู้ขบถยนต์ส่งผลให้มีการประกอบสร้างตัวตนแบบใหม่ และแสดงออก ในรูปแบบที่แตกต่างจากเดิมได้ เช่น ก้าวร้าว หรือกระทำการรุนแรงขึ้น ทั้งนี้ ตัวแสดง สิ่งเร้า เจื่อนไซ และวิธีการ ยังเป็นผู้กำหนดรูปแบบของการกระทำ หรือการแสดงความโกรธที่มี ลักษณะร่วม คือ การตอบโต้ การเผชิญหน้า และการใช้สัญลักษณ์ในการสื่อสารในสถานการณ์ บนถนนที่ไม่สามารถโต้ตอบได้อย่างตรงไปตรงมาและฉับพลันทันที ดังนั้น พฤติกรรมของผู้ขบ ถยนต์ พฤติกรรมของคู่กรณี และสถานการณ์เฉพาะหน้าที่เกิดขึ้นจึงมีผลกระทบที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุขึ้นมากกว่าที่จะเกิดจากความโกรธของผู้ขบถยนต์

พฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขบถยนต์ ประกอบด้วย 1) พฤติกรรมการขบถ

จี้ท้าย และเว้นช่องว่างระหว่างคั่นน้อย 2) พฤติกรรมการเบียด แทรก เข้ามาในช่องการจราจร และ 3) พฤติกรรมการขับรถประมาท อันเนื่องมาจากความเห็นแก่ตัว ทั้งนี้ พฤติกรรมการขับรถจี้ท้าย เว้นช่องว่างระหว่างคั่นน้อย เบียด แทรก เข้ามาในช่องการจราจร มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในระดับที่เล็กน้อย คือการชนท้าย หรือเฉี่ยวชนกัน ในขณะที่พฤติกรรมการขับรถประมาท ที่เกิดความเห็นแก่ตัว เช่น เล่นโทรศัพท์ขณะขับรถ การไม่ระมัดระวังในการใช้เส้นทาง เบียดซ้ายปายขวา ขับตามใจตนเอง จะทำให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่ร้ายแรง มีคนบาดเจ็บได้มากกว่า 2 สาเหตุแรก ข้อค้นพบหนึ่งที่ทำให้การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานครไม่มีความรุนแรง เสียหาย หรือถึงขั้นเสียชีวิต เป็นเพราะการไม่สามารถขับรถเร็วได้เนื่องจากปริมาณการจราจรที่หนาแน่นในกรุงเทพฯ

อย่างไรก็ตาม ความโกรธและการแสดงความโกรธของผู้ขับรถยนต์สามารถส่งผลทางอ้อมต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ เพราะการแสดงความโกรธที่เกิดขึ้นในผู้ขับรถยนต์มีพฤติกรรมที่เป็นการกระทำตอบโต้ระหว่างกันกับคู่กรณี ได้แก่ การขับรถไล่ตามเพื่อแก้แค้น การขับรถปาดไปข้างหน้าแล้วแก้งเบรกเป็นระยะๆ และการขับรถปาดซ้ายปาดขวาไปมาเพื่อเอาคืนคู่กรณี การกระทำลักษณะดังกล่าวนี้สามารถนำไปสู่อุบัติเหตุได้ในระดับที่ไม่รุนแรงและร้ายแรง

กล่าวโดยสรุป ได้ดังนี้

1. ในงานศึกษาวิจัยนี้ พิจารณาว่า “อารมณ์โกรธเป็นกระบวนการผลิตชนิดหนึ่งที่ถูกผลิตสร้างจากการใช้พื้นที่” ไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากการรับรู้พื้นที่ถนนที่แตกต่างกัน (Perceived space) เช่น ในกรณีของการขับรถด้วยความไม่ประมาทและปลอดภัยของตัวเองกับถนนที่มีความไม่ปลอดภัยที่เกิดจากผู้อื่น การให้ความหมายของพื้นที่ที่แตกต่างกัน (Conceived space) เช่น ในกรณีของพื้นที่ส่วนตัวของผู้ขับรถกับพื้นที่สาธารณะของผู้อื่นที่เกิดซ้อนทับกัน หรือไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากการใช้รถใช้ถนนที่แตกต่างกัน (Lived space) เช่น ในกรณีที่ตัวผู้ขับรถมีความเชี่ยวชาญในการขับกับความไม่เชี่ยวชาญของคนขับรถคนอื่น ดังนั้นจะเห็นได้ว่า อารมณ์โกรธ ถูกถักทอ (Fabricated) ขึ้นมา การปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวตน (Self) ที่อยู่ในพื้นที่ (Space) กับคนอื่นๆ (Other) นอกจากนี้ อีกสิ่งหนึ่งที่ถูกผลิตสร้างขึ้นมาจากสถานการณ์นี้ (Self-Space-Other) คือ จิตสำนึกในการใช้พื้นที่ ในกรณีนี้คือการใช้รถใช้ถนน ซึ่งนำไปสู่ข้อเสนอแนะของผู้วิจัย คือ การส่งเสริมการสร้างจิตสำนึกที่เหมาะสม โดยเฉพาะที่เกิดขึ้นจาก พื้นที่ถนน ที่พร้อมให้เกิดการสร้างจิตสำนึกที่ดี กำลังหมายความถึง ถนน และสภาพแวดล้อมทางกายภาพเป็น ส่วนประกอบสำคัญในการที่ คนขับแต่ละคน จะมีสิ่งที่นำเข้า (Input) หรือมีต้นทุน (Resources) ที่จะนำเข้าไปสู่ระบบการผลิต ซึ่งหมายถึงการให้ความหมาย การรับรู้ และการใช้รถใช้ถนนที่ดีตามมา

2. ความโกรธและการแสดงความโกรธของผู้ขับขี่รถยนต์มี “สัญญาณ” คือเป็นการปฏิสัมพันธ์ (Interaction) ด้วย ซึ่งสัญญาณดังกล่าวคือการตอบสนองต่อเหตุการณ์ด้วยภาษาท่าทาง หรือสัญลักษณ์ต่างๆ ซึ่งมีผลต่อความสามารถในการหยุดความโกรธ หรือเพิ่มความโกรธให้รุนแรงขึ้นได้ เช่น การลดกระจกลง และยกมือเพื่อแสดงความขอโทษ การยกมือแสดงการขอทางมีผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์โดยส่วนใหญ่ใจเย็นลง ในขณะที่การลดกระจกลงแล้วชี้หน้ามาที่ผู้ขับขี่รถยนต์ หรือให้นิ้วหัวแม่มือโป่งคว่ำลง ขับรถเทียบเพื่อมองหน้า กลับเป็นตัวเร่งปฏิกิริยาความโกรธได้ ทั้งนี้ ตัวตน (Self) ของผู้ขับขี่รถยนต์ยังมีความเกี่ยวข้องกับอารมณ์โกรธด้วย โดยผู้ขับขี่รถยนต์จะใช้ตัวตนของตนเองในการตีตราสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และใช้ตัวตนของตนเองในการตัดสินผู้ขับขี่รถยนต์คนอื่นว่าเป็นคนขับรถชนิดใด และมีจิตสำนึกต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นหรือไม่ ดังนั้น สถานการณ์ (Situations) จึงมีความเกี่ยวข้องกับสัญญาณ และสัญญาณดังกล่าวได้เป็นตัวจุดชนวนหรือเหนี่ยวนำให้เกิดอารมณ์โกรธได้

3. อารมณ์โกรธ และการแสดงออกของผู้ขับขี่รถยนต์มีความสัมพันธ์กับทั้ง สถานการณ์ (Situations) ตัวตน (Self) ของผู้ขับขี่รถยนต์ และมุมมองเชิงพื้นที่ (Spatial) แต่เกี่ยวข้องกับทางอ้อมกับการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ (Occurrence of car accidents) เพราะสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้โกรธ และแสดงความโกรธ โดยที่ระดับความเข้มข้นและการแสดงออกจะแตกต่างกันไปตามการโต้ตอบ หรือปฏิกิริยาที่เกิดขึ้นของอีกฝ่าย ผนวกกับตัวตน ซึ่งประกอบไปด้วยนิสัย อารมณ์ และบุคลิกภาพของทักษะ และประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ ทำให้ตีความหมายตัดสิน และตีตราสถานการณ์และคู่กรณี ทั้งนี้ยังมีความเกี่ยวข้องกับความคิด (Perception) ในเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ให้คุณค่ากับความเป็นพื้นที่สาธารณะ แต่ยังมียึดกรอบพื้นที่ส่วนตัวของตนเองด้วย ซึ่งได้ส่งผลต่อความคาดหวังให้บุคคลอื่นที่ใช้อุปกรณ์ที่มีความเคารพต่อสิทธิและเสรีภาพในการใช้ถนนอย่างเท่าเทียมกัน ซึ่งโดยแท้จริงแล้ว หากผู้ขับขี่รถยนต์ให้ความสำคัญกับพื้นที่ถนนที่เป็นพื้นที่สาธารณะจริง ทุกคนต้องพร้อมที่จะให้ทางเมื่อมีรถยนต์คันอื่นขอทาง เพราะพื้นที่สาธารณะนั้น ไม่มีใครเป็นเจ้าของ และทุกคนต้องมีความเสมอภาคกัน

ทั้งนี้ สามารถจำแนกข้อค้นพบได้เป็น 4 ประเด็น คือ สถานการณ์เฉพาะหน้าที่เกิดขึ้นในขณะที่ขับขี่รถยนต์เกิดจากการตีตราสถานการณ์ของบุคคลที่มีที่ความสัมพันธ์โดยตรงกับอารมณ์โกรธ 2) ตัวตนผู้ขับขี่รถยนต์มีผลให้พวกเขาตัดสินสถานการณ์ ตัดสินคู่กรณี และตัดสินพื้นที่ทุกแห่งที่พวกเขาใช้งาน โดยที่ สถานการณ์ ตัวตน และมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ที่มีแนวโน้มว่าจะทำให้เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์บนถนนได้ เพราะปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ คือ พฤติกรรม (Behavior) หรือการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์

7.2 ข้อเสนอแนะ

เนื่องด้วยการศึกษาวิจัย เรื่อง “สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับรถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร” (Situations of Anger, Driver’s Spatial Conception and Occurrence of Car Accidents in Bangkok) มีเป้าหมายหลักในการทำความเข้าใจความโกรธ มุมมองเชิงพื้นที่ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ซึ่งเป็นการศึกษาในระดับจุลภาคที่เป็นการศึกษาเฉพาะกลุ่มกรณีศึกษา ดังนั้นความเข้าใจต่อประเด็นดังกล่าวจึงเป็นประเด็นหลักที่ผู้วิจัยให้ความสำคัญ

การขับรถยนต์มีความเกี่ยวข้องกับโครงสร้างสังคมไทย ซึ่งมีความเป็น “มหภาค” เนื่องจาก มีความเกี่ยวข้องกับโครงสร้างและการใช้ชีวิตในชีวิตประจำวันทั้งบนพื้นที่ถนน คน และความสัมพันธ์ของผู้ขับรถยนต์และผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยวิธีการสัญจรอื่น ดังนั้นจึงมีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาที่มีความเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาด้านการจราจร และความปลอดภัยบนถนน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงเทคโนโลยีและดิจิทัล กระทรวงศึกษาธิการ และกรุงเทพมหานคร รวมถึงมูลนิธิ และ NGO ต่างๆ ด้วย ทั้งนี้การศึกษาในระดับจุลภาคที่เป็นการศึกษาในระดับบุคคลทำให้พบว่าการจะแก้ไขในระดับบุคคลได้นั้น จำเป็นต้องมีวิธีการที่รัดกุมทั้งในระดับโครงสร้างสังคม และระดับบุคคล ดังนั้นข้อเสนอแนะต่องานวิจัยชิ้นนี้จึงจำแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) การนำข้อค้นพบไปสนับสนุนมาตรการของรัฐในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยบนถนนและการจราจร และ 2) ข้อเสนอแนะต่อการวิจัยในอนาคต โดยที่การนำเสนอมาตรการในระดับมหภาค จะมีกลยุทธ์และวิธีการเพื่อแก้ไขปัญหาในแต่ละข้อ ซึ่งเป็นการดำเนินการในระดับจุลภาคควบคู่ด้วย เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการนำไปปฏิบัติจริง ดังมีรายละเอียด ดังนี้

7.2.1 ข้อเสนอแนะต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในระดับมหภาค

ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาสามารถขยายความรู้ความเข้าใจต่อประเด็นความโกรธ ความหัวร้อน การแสดงความโกรธ และการทะเลาะวิวาทบนถนนได้ว่า ตัวตน และมุมมองเชิงพื้นที่ที่ซ่อนอยู่ภายใต้การกระทำ หรือ พฤติกรรม ที่แสดงออกในขณะขับรถยนต์ มีผลอย่างยิ่งต่อปัญหาดังกล่าว รวมถึงปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนถนนด้วย ดังนั้นองค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษาในระดับจุลภาคนี้อาจจะนำไปประยุกต์ และต่อยอดการดำเนินการตามการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยบนท้องถนนในระดับมหภาคที่รัฐบาลพยายามแก้ไขปัญหาการลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการบังคับใช้กฎหมาย

การจรรยาให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดได้ โดยผู้วิจัยขอเสนอแนะสิ่งที่รัฐบาลควรดำเนินการต่อไป ดังนี้

1. ส่งเสริมและกำหนดให้วัฒนธรรมร่วมในประเด็นการสร้างความปลอดภัยบนถนนให้กับประชาชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระดับชุมชน
2. สนับสนุนการสร้างจิตสำนึก ความมีวินัยในตนเอง และค่านิยมสาธารณะ ตั้งแต่ในระดับสถาบันครอบครัว โรงเรียน ตลอดจนสื่อมวลชน
3. ป้องกัน และจัดการปัญหาสภาพการจราจร และสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดการทะเลาะวิวาท และลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุ
4. การดูแลหลังเกิดความผิดพลาดในการใช้รถใช้ถนน เพราะความล่าช้าในการจัดการสามารถสร้างความแตกต่างระหว่างการทะเลาะวิวาทจากความโกรธ ชีวิตและความตายได้
5. การบังคับใช้กฎหมายของกฎหมายจราจร บทลงโทษที่เด็ดขาดและไม่ยืดหยุ่นจะช่วยให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยบนถนนของเพื่อนร่วมทางได้มากขึ้น

โดยข้อเสนอแนะ 5 ข้อ ดังกล่าวถือเป็นข้อเสนอแนะในระดับโครงสร้าง สถาบัน ซึ่งเป็นระดับมหภาค และระดับจุลภาค เนื่องด้วยมีทั้ง มาตรการ/กลไก ผู้รับผิดชอบ รวมถึงกลยุทธ์ วิธีการ เป้าหมาย ด้วย ดังนี้

มาตรการ/กลไกที่ 1 : ส่งเสริมวัฒนธรรมร่วมในประเด็นการสร้างความปลอดภัยบนถนน และ ประชาสัมพันธ์ในวงกว้าง

(หน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงการคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน)

กลไก/มาตรการ	กลยุทธ์	วิธีการ	เป้าหมาย
1. ส่งเสริมวัฒนธรรมการสร้างความปลอดภัยบนถนน	1. ให้ความรู้ และเพิ่มทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อผู้ขับขี่ประสบกับสถานการณ์ที่ไม่เป็นปกติ	1.1 ให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนน และส่งเสริมทักษะในการขับขี่	ปรับปรุงพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยอย่างครอบคลุมและเป็นระบบโดยการเริ่มที่ระดับตัวบุคคล
		1.2 ประชาชนมีความรู้ เข้าใจต่อความหมายของวัฒนธรรมร่วมด้านความปลอดภัยบนถนน	
		1.3 สร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	
2. ส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร		ผลิตสื่อเพื่อนำเสนอระเบียบ กฎจราจรที่ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องทราบ	ผู้ขับขี่รถยนต์มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านพฤติกรรมเสี่ยงบนถนน

กลไก/มาตรการ	กลยุทธ์	วิธีการ	เป้าหมาย
1.2 การส่งเสริม การประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับ วัฒนธรรมร่วม เรื่องความปลอดภัย บนถนน	1. ผลิตสื่อเพื่อนำเสนอ และปรับทัศนคติด้าน ความปลอดภัยบน ถนน	1. รณรงค์และ ประชาสัมพันธ์โดย การใช้สื่อต่างๆ ใน ทุกช่องทาง	ประชาชน ผู้ใช้รถ ใช้ถนน รับรู้ข่าวสาร ที่เผยแพร่ผ่านสื่อ รูปแบบต่าง ๆ และ มีความรู้ความเข้าใจ ที่ถูกต้องในการใช้รถ ใช้ถนนอย่างปลอดภัย

**มาตรการ/กลไกที่ 2 : สนับสนุนการสร้างจิตสำนึก ความมีวินัยในตนเอง และค่านิยมสาธารณะ
ตั้งแต่ในระดับสถาบันครอบครัว โรงเรียน ตลอดจนสื่อมวลชน**

(หน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงเทคโนโลยี
และดิจิทัล กระทรวงศึกษาธิการ และกรมประชาสัมพันธ์)

กลไก/มาตรการ	กลยุทธ์	วิธีการ	เป้าหมาย
1. สนับสนุนการสร้าง จิตสำนึก ความมีวินัย ในตนเอง และค่านิยม สาธารณะ	1.ปลูกฝังเยาวชนไทย ให้มีความตระหนักใน วินัยจราจร	1. สร้างหลักสูตร ในการเรียนใน สถานศึกษาเรื่องวินัย จราจร	1. เยาวชนที่เข้าร่วม มีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎจราจรและ ความปลอดภัยบนถนน
	2.ปลูกฝังเยาวชนไทย ให้มีความรับผิดชอบ	2. สร้างหลักสูตรการ เรียนในสถานศึกษา เรื่องค่านิยมสาธารณะ โดยมุ่งเน้นที่ความ รับผิดชอบต่อสังคม	2. เยาวชนที่เข้าร่วม มีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับค่านิยม สาธารณะ และมีความ ตระหนักต่อประโยชน์ ส่วนรวม และสังคม

กลไก/มาตรการ	กลยุทธ์	วิธีการ	เป้าหมาย
2. เสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาค รัฐ เอกชน และองค์กรต่างๆ รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้ตระหนักถึงความปลอดภัยบนถนน	1. บูรณาการการทำงานร่วมกันในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง	1. ร่วมกันเสริมสร้างและเผยแพร่ค่านิยมสาธารณะ จิตสำนึก และความมีวินัยในบุคคล	1. ทุกภาคส่วนเห็นความสำคัญของการมีความปลอดภัยบนถนนและร่วมมือกันดำเนินการกิจกรรมต่างๆ เพื่อลดปัญหา
	2. สร้างความตระหนักในการนำเสนอข่าวและประชาสัมพันธ์ให้สื่อมวลชน	2. ปรับเปลี่ยนกรอบการนำเสนอข่าวให้มีความสร้างสรรค์ โดยมุ่งเน้นถึงการส่งเสริมจิตสำนึกต่อสาธารณะ	สื่อมวลชนเป็นสื่อหลักที่สามารถสร้างความตระหนักแก่คนในสังคมได้

มาตรการ/กลไกที่ 3. ป้องกัน และจัดการปัญหาสภาพการจราจร และสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดการทะเลาะวิวาท และลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุ

(หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร)

กลไก/มาตรการ	กลยุทธ์	วิธีการ	เป้าหมาย
1. ป้องกัน และจัดการปัญหาสภาพการจราจร และสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย หรือยกระดับหลักเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยของถนนให้เข้มข้นมากยิ่งขึ้น	1. ปรับปรุงโครงสร้างทางถนนกายภาพพื้นฐานมีคุณภาพและปลอดภัย	1.1 ปรับปรุงโครงสร้างทั้งถนน ป้ายการจราจร ป้ายต่างๆ รวมถึงสิ่งกีดขวางบนด้วย	ลดความเสี่ยงต่อการเกิดการทะเลาะวิวาท และลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุ
	2. ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสม่ำเสมอ	1.2 ตรวจสอบถนนในพื้นที่เสี่ยง เช่น บริเวณจุดตัดถนน คอสะพาน บริเวณหน้าโรงเรียน เป็นต้น	

มาตรการ/กลไกที่ 4. การดูแลหลังเกิดความผิดพลาดในการใช้รถใช้ถนน เพราะความล่าช้าในการจัดการสามารถสร้างความแตกต่างระหว่างการทะเลาะวิวาทจากความโกรธ ซิวิตและความตายได้

(หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก คือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร)

กลไก/มาตรการ	กลยุทธ์	วิธีการ	เป้าหมาย
1. การดูแลหลังเกิดความผิดพลาดในการใช้รถใช้ถนน หรือหลังเกิดเหตุบนถนน ทั้งการทะเลาะวิวาท และอุบัติเหตุ หรือพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นพยานหลักฐานให้มีคุณภาพ	1. สร้างฐานข้อมูลกลางด้านเหตุทะเลาะวิวาทบนถนน และอุบัติเหตุทางถนน	1. กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพในการจัดทำฐานข้อมูลกลางที่เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของหน่วยงานอื่น	1. เพิ่มโอกาสในการเข้าถึงการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ และบริหารจัดการจราจรให้กลับสู่สภาพเดิมในเวลารวดเร็ว
	2. จัดทำแผนป้องกันและเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าไปช่วยเหลือก่อนเกิดเหตุ	2. จัดทำแผนป้องกันโดยร่วมบูรณาการกับหน่วยงานอื่น	2. สร้างความพร้อมในการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุ

มาตรการ/กลไกที่ 5. การบังคับใช้กฎหมายของกฎหมายจราจร บทลงโทษที่เด็ดขาดและไม่ยืดหยุ่นจะช่วยให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยบนถนนของเพื่อนร่วมทางได้มากขึ้น (หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก คือ กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

กลไก/มาตรการ	กลยุทธ์	วิธีการ	เป้าหมาย
1. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	1. เพิ่มกระบวนการในการออกใบอนุญาตขับขี่เพื่อให้ได้ผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพ และมีจิตสำนึกมีทักษะการจัดการอารมณ์ในการขับขี่	1.1 เพิ่มชั่วโมงการอบรมจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ในการขอใบอนุญาต และการต่อใบอนุญาตขับขี่รถยนต์	1. ผู้ขับขี่รถยนต์มีโอกาสได้ทบทวนกฎระเบียบจราจรตลอดจนตระหนักถึงวินัย และมารยาทในการใช้รถใช้ถนน
		1.2 สร้างหลักสูตรด้านการจัดการอารมณ์ และ และเพิ่มเข้าไปในชั่วโมงการอบรมก่อนขอใบอนุญาต และการต่อใบอนุญาตขับขี่รถยนต์	1.2 ผู้ขับขี่รถยนต์มีความรู้ ความเข้าใจ ทักษะในการจัดการกับอารมณ์โกรธของตนเอง
2. เพิ่มอัตราโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรซ้ำซาก ให้มีความเข้มข้นยิ่งขึ้น	2. แก้กฎหมาย โดยเพิ่มอัตราโทษในระเบียบ และกฎจราจร	2.. เพิ่มอัตราโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎซ้ำซาก หรือมีพฤติกรรมเสี่ยงบ่อยครั้ง	2. ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

7.2.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรขยายกรอบการศึกษาในระดับโครงสร้างและสถาบันทางสังคม ซึ่งเป็นการศึกษาในระดับมหภาค เพื่อนำไปต่อยอดการดำเนินการแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุทางถนนตามการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยบนท้องถนนในเชิงโครงสร้างและสถาบันได้อย่างเป็นรูปธรรม

2. ควรขยายกรอบการศึกษาไปที่บริบทของเมือง สภาวะความเป็นเมืองในสังคมสมัยใหม่ด้วย เพื่อสะท้อนให้เห็นกระบวนการสร้างตัวตนของบุคคลภายใต้สภาวะอารมณ์ และสภาวะการดำรงอยู่ที่มีความเฉพาะตัวของคนเมืองได้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการขยายความเข้าใจความโกรธ ความรุนแรง และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนในกรุงเทพมหานครได้ดียิ่งขึ้น

3. ควรขยายการศึกษาอารมณ์ในเชิงบวกของผู้ขับขี่ เช่น ความไว้วางใจ (Trust) ความตระหนักรู้ (Awareness) หรืออารมณ์ที่มีความซับซ้อน เช่น อารมณ์ความรู้สึกผิด (Guilty) อารมณ์อับยศ (Shame) เพื่อขยายความเข้าใจเกี่ยวกับประเด็นปัญหาความโกรธที่เกิดขึ้นกับการจราจรบนถนน

4. ควรขยายวิธีการศึกษาด้วยวิธีการเชิงชาติพันธุ์วรรณา (Ethnography) ซึ่งเป็นวิธีการที่มีส่วนร่วมกับกลุ่มเป้าหมายหรือผู้มีส่วนร่วมในการวิจัยได้อย่างใกล้ชิด เพื่อเปิดมุมมองการศึกษาความโกรธของผู้ขับขี่ได้อย่างลุ่มลึก และได้ข้อมูลเชิงลึกมากยิ่งขึ้น

5. ควรขยายกรอบการศึกษาเรื่องความโกรธในพื้นที่สาธารณะไปยังผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น ผู้โดยสารรถเมล์ ผู้โดยสารรถไฟฟ้าทั้ง BTS และ MRT เพื่อทำความเข้าใจสาเหตุของความโกรธ และมุมมองเชิงพื้นที่ในกลุ่มเป้าหมายที่มีความแตกต่างกัน

6. ควรขยายการศึกษาไปถึงด้านการรับรู้ (Perception) ผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยยานพาหนะอื่นด้วย เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานและจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถสาธารณะ รวมถึงคนเดินเท้า ซึ่งจะช่วยให้มุมมองการใช้พื้นที่ถนน หรือพื้นที่สาธารณะได้ในอีกรูปแบบหนึ่ง

7. ควรขยายกรอบการศึกษาเรื่องพื้นที่โดยใช้แนวคิดพื้นที่ของอื่นๆ เช่น แนวคิดพื้นที่ที่ 3 หรือ Third space ของเอ็ดเวิร์ด โซจา (Edward Soja) หรือแนวคิดตัวตนและพื้นที่ทางสังคมของ ปีแอร์ บูร์ดิเยอ (Pierre Bourdieu) ในการศึกษาผู้ขับขี่เพิ่มเติม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- INRIX. (2561). รายงานประเมินสภาพจราจรทั่วโลก หรือ Global Traffic Scorecard ประจำปี 2017 ของ INRIX. Retrieved from <https://thestandard.co/inrix-global-traffic-scorecard-2017/>
- จรรูวรรณ ข้าเพชร. (2555). พื้นที่เมืองและชีวิตของคนไทยในซอยคาวบอย. (ศิลปศาสตร์ดุสิตบัณฑิต), มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพฯ.
- ชาย โปธิสิตา. (2554). ศาสตร์และศิลป์แห่งการวิจัยเชิงคุณภาพ. กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งฯ.
- ธนวรรณ นิธิภานันท์. (2558). กระบวนการสร้างพื้นที่ทางวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยว: ศึกษากรณีเพลินวาน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. (ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต), วิทยาลัยสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
- นพดล กรประเสริฐ, ปรีดา พิทยาพันธ์ และคณะ. (2560). รายงานผลการศึกษาคำถามแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. เชียงใหม่: มูลนิธิไทยโรดส์ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2551). พจนานุกรมศัพท์พอลิเมอร์ : ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน.
- ลือชัย ศรีเงินยวง, แอ. (2546). มอเตอร์ไซด์กับความเสี่ยงบนถนน : กรณีศึกษาวัยรุ่นขี่มอเตอร์ไซด์จังหวัดนครปฐม เรื่อง "รถจักรยานยนต์ : วิถีคิด และพฤติกรรมของคนต่างวิถี".วารสารวิชาการสาธารณสุข.
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2559). สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกปี 2559. Retrieved from <http://pitc.police.go.th/2014/>
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2561). บทวิเคราะห์เรื่อง วิกฤตจราจรติดขัด: ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ & วิถีชีวิตคน กรุงเทพฯ. Retrieved from <http://www.thansettakij.com/content/96083>
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. (2556). STOP/THINK/ACT ฉุกเฉิน ไม่ฉุกเฉิน. In. Retrieved from <http://203.155.220.182/ACC/book/StopThinkActBook.pdf>
- สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ. (2559). รายงานของ คณะกรรมาธิการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เรื่อง "การแก้ปัญหาจราจรในเมืองใหญ่". In. Retrieved from

https://library2.parliament.go.th/giventake/content_nrsa2558/d091259-03.pdf

สวนีย์ สุขเจริญ. (2552). ผลของการให้คำปรึกษากลุ่มเพื่อจัดการความโกรธของวัยรุ่น. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต), สาขาวิชาจิตวิทยาการแนะแนว บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพฯ.

สันต์ สุวัจนราภินันท์. (2552). ปัญหาและความรู้ของที่ว่าง : ศึกษาจากทฤษฎีที่ว่างของฮองรี เลอแอฟว์และมิเชล เดอ เซร์โต (The problem and the knowledge of space : Exploring through spatial theories of Henri Lefebvre and Michel de Certeau). In รัฐศาสตร์สาร (Vol. ฉบับพิเศษเล่ม 2, pp. 88-137). 30 ปี ธรรมศาสตร์ 60 ปี.

สันต์ สุวัจนราภินันท์. (2557). พื้นที่ทางสังคม : การผสมรอยแยกของพื้นที่ทางกายภาพและนามธรรม. In ว่าด้วยทฤษฎีทางสถาปัตยกรรม : พื้นที่สาธารณะและพื้นที่ทางสังคม (pp. 126-143). เชียงใหม่: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

สันต์ สุวัจนราภินันท์. (2559). ย้อนอ่านสถาปัตยกรรมตึกแถวในถนนท่าแพ : เส้นทางของความทันสมัยเมืองเชียงใหม่. วารสารหน้าจั่ว ว่าด้วยประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมไทย, 13, 230-259.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย. (2559). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน กันยายน 2558 http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2559-12/25591228-AnalysAcident2558.pdf

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย. (2560). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน กันยายน 2559 http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2559-12/25591228-AnalysAcident2558.pdf

ภาษาอังกฤษ

AAA Foundation for Traffic Safety. (2016). 2015 *Traffic Safety Culture Index*. Retrieved from Washington, DC:

AAA Foundation for Traffic Safety. (2017). 2016 Traffic Safety Culture Index. <https://aaafoundation.org/wp-content/uploads/2017/11/2016TrafficSafetyCultureIndexReport.pdf>

Averill, J. R. (1983). Studies on anger and aggression: implications for theories of emotion. *American psychologist*, 38(11), 1145-1160.

- Burkitt, I. (2002). Technologies of the Self: Habitus and Capacities. *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 32(2), 219-237. doi:10.1111/1468-5914.00184
- Burkitt, I. (2014). *Emotions and social relations*. Los Angeles: SAGE.
- Crossman, A. (2020). Assessing a Situation. In: *Terms of Sociology*.
- de Rivera, J., & Grinkis, C. (1986). Emotions as social relationships. *Motivation and Emotion*, 10(4), 351-369. doi:10.1007/BF00992109
- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour research and therapy*, 41(6), 701-718.
- Denzin, N. K. (2009). Apocalypse Now: overcoming resistances to qualitative inquiry. *International Review of Qualitative Research*, 2(3), 331-343.
- Donohue, B., & Cavenagh, N. (2003). Anger (negative impulse) management. In W. O'Donohue, J. E. Fisher, & S. C. Hayes (Eds.), *Cognitive Behavior Therapy : Applying Empirically Supported Techniques in Your Practice* (pp. 10-15).
- Jasper, J. M. (2014). Constructing Indignation: Anger Dynamics in Protest Movements. *Emotion Review*, 6(3), 208-213. doi:10.1177/1754073914522863
- Katz, J. (1999). *How emotions work*: University of Chicago Press.
- Kemper, T. D. (1978). *A Social Interactional Theory of Emotions*: Wiley.
- Kemper, T. D. (1987). How many emotions are there? Wedding the social and the autonomic components. *American journal of sociology*, 93(2), 263-289.
- Kemper, T. D. (1990). *Social structure and testosterone: Explorations of the socio-bio-social chain*: Rutgers University Press.
- Lajunen, T., Parker, D., & Stradling, S. G. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2), 107-121.
- Lawler, E. J. (2001). An affect theory of social exchange. *American journal of sociology*, 107(2), 321-352.
- Lefebvre, H. (1991). *Critique of everyday life: Foundations for a sociology of the everyday* (Vol. 1). London: Verso.
- Low, S. (2016). Spatializing culture: The ethnography of space and place. Retrieved from

<https://doi.org/10.4324/9781315671277>

- Palen, J. J. (1987). *The urban world*: McGraw-Hill Book.
- Qu, W., Dai, M., Zhao, W., Zhang, K., & Ge, Y. (2016). Expressing Anger Is More Dangerous than Feeling Angry when Driving. *PLoS One*, 11(6), e0156948.
doi:10.1371/journal.pone.0156948
- Sagar, R., Mehta, M., & Chugh, G. (2013). Road rage: An exploratory study on aggressive driving experience on Indian roads. *International journal of social psychiatry*, 59(4), 407-412. doi:10.1177/0020764011431547
- Scherer, K. R. (2001). Appraisal considered as a process of multilevel sequential checking. In K. R. Scherer, A. Schorr, & T. Johnstone (Eds.), *Appraisal Processes in Emotion : Theory, Methods, Research* (pp. 92-120). Oxford: Oxford University Press.
- Schieman, S. (1999). Age and Anger. *Journal of health and Social Behavior*, 40(3), 273-289. doi:10.2307/2676352
- Simmel, G. (1903). The Metropolis and Mental Life. In *The Sociology of Georg Simmel* (pp. 409-424).
- Simmel, G. (1950). *The sociology of Georg Simmel* (K. Wolff, Trans. K. Wolff Ed.). New York, N.Y.: The Free Press.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Cambridge, MA: Blackwell.
- Spielberger, C. D. (1985). Anxiety, cognition and affect: A state-trait perspective. In A. H. Tuma & J. D. Maser (Eds.), *Anxiety and the anxiety disorders*. (pp. 171-182). Hillsdale, NJ, US: Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
- Spielberger, C. D. (1988). *Manual for the State-Trait Anger Expression Inventory*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
- Thoits, P. A. (1989). The Sociology of Emotions. *Annual Review of Sociology*, 15, 317-342.
- Turner, J. H. (2005). *The sociology of emotions*. Cambridge, NY: Cambridge University Press.
- Wickens, C. M., Wiesenthal, D. L., Flora, D. B., & Flett, G. L. (2011). Understanding driver anger and aggression: Attributional theory in the driving environment. *Journal of*

Experimental Psychology: Applied, 17(4), 354-370. doi:10.1037/a0025815

World Health Organization. (2018). *World health statistics 2018: monitoring health for the SDGs, sustainable development goals*. In. Retrieved from <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272596/9789241565585-eng.pdf?ua=1>





ภาคผนวก

แนวคำถามแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure guideline) งานวิจัยเรื่อง สถานการณ์ของความโกรธกับมุมมองเชิงพื้นที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ และการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร (Situations of Anger, Driver's Spatial Conception and Occurrence of Car Accidents in Bangkok)

สำหรับในการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ในขั้นตอนที่ 2 คือการสัมภาษณ์เชิงลึก ในขณะที่ผู้ให้ข้อมูลกำลังขับรถ เพื่อที่ผู้วิจัยจะสามารถรวบรวมข้อมูลด้วยการสังเกตการณ์ (Observation) สถานการณ์และสภาวะอารมณ์ขณะขับรถในขณะที่สัมภาษณ์ได้ด้วย ดังนั้นในการสัมภาษณ์จึงเน้นบรรยากาศแบบธรรมชาติ (Naturalistic) และใช้แนวคำถามที่นักวิจัยสร้างขึ้นเพื่อเตรียมไว้ถามเพื่อกันลึมประเด็น โดยที่แนวคำถามดังกล่าวสามารถปรับแก้ได้ตลอดเวลา ยืดหยุ่นได้ เนื่องจากการวิจัย ในเชิงคุณภาพเป็นการค้นหาความรู้ที่เป็นความจริงจากแหล่งปรากฏการณ์จริง ผู้ที่รู้จริงในสิ่งที่นักวิจัยอยากรู้ภายใต้กระบวนการของทฤษฎีฐานราก (Grounded theory)

ดัชนีคำ

1. ตัวตน: บุคลิกภาพ อุปนิสัยพื้นฐาน ระยะเวลาและประสบการณ์ในการขับรถ พฤติกรรมการขับรถ ทักษะด้านความปลอดภัยในการขับรถ
2. อารมณ์: อารมณ์โกรธในชีวิตประจำวัน อารมณ์โกรธขณะขับ การแสดงออกเมื่อมีอารมณ์โกรธ สถานการณ์ที่กระตุ้นความโกรธ การแสดงออกถึงอารมณ์โกรธในช่วงเวลาที่เคยมีประสบการณ์
3. ทักษะคิดในเชิงพื้นที่: การให้ความสำคัญกับพื้นที่ ความเป็นส่วนตัวหรือสาธารณะ เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องระหว่างความโกรธกับพื้นที่

แนวคำถามหลัก

1. จงอธิบายถึงตัวตน และอารมณ์ของคุณ

1.1 โดยปกติเป็นคนอ่อนไหวง่ายหรือไม่

1.2 คุณคิดว่ามันง่ายที่จะอธิบายความรู้สึกของคุณกับคนอื่นหรือไม่ (ถ้าไม่ เพราะอะไรมันจึงยากที่จะอธิบาย)

1.3 ในการดำเนินชีวิตประจำวัน มีความเครียดมากน้อยเพียงใด และจัดการกับมันอย่างไร

1.4 อารมณ์สำคัญกับคุณหรือไม่ และอารมณ์ใดที่มีผลกระทบต่อการแสดงออกของคุณมากที่สุด

1.5 อะไรทำให้คุณรู้สึกกังวล คุณจะทำให้สงบได้อย่างไร

1.6 คุณคิดว่าตนเองสามารถควบคุมอารมณ์ได้ดีหรือไม่ อย่างไร

2. โปรดเล่าถึงระยะเวลาในการขับรถยนต์ ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ รวมถึงระยะเวลาที่ใช้บนรถของคุณ และหากให้ประเมินตนเอง คุณคิดว่าทักษะในการขับขี่ของคุณเป็นอย่างไร

2.1 อายุเท่าไรเมื่อคุณเรียนรู้ที่จะขับรถครั้งแรก และการเรียนรู้ที่จะขับรถมีความยากลำบากหรือไม่

2.2 เริ่มขับรถอย่างจริงจังเมื่อไร

2.3 ประเภทของรถที่ขับ (เช่น รถยนต์นั่ง กระบะ หรืออื่นๆ รถเกียร์ธรรมดาหรือเกียร์อัตโนมัติ)

2.4 ระยะเวลาในการขับต่อวัน

2.5 หากให้อุปมาอุปไมย คุณจะเปรียบรถยนต์ของคุณกับอะไร เพราะอะไร

2.6 คุณเป็นคนขับรถยนต์ที่ดีหรือไม่

2.6.1 บีบแตรรถในโอกาสใด

2.6.2 เปลี่ยนเลนบ่อยหรือไม่ และดูจังหวะการเปลี่ยนเลนอย่างไร

2.6.3 การเบรกกะทันหัน สาเหตุเกิดจากอะไร

2.6.4 เคยใช้การสื่อสารด้วยมือกับผู้โดยสารคนอื่นหรือไม่ ถ้ามีทำในสถานการณ์ใด

2.6.5 เคยแก้แค้นรถที่แซง ตัดหน้า หรือไม่ให้ทาง บ้างหรือไม่

2.7 คุณเคยประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์ หรือถูกตำรวจจับหรือไม่ สาเหตุเพราะอะไร (โปรดเล่าเหตุการณ์)

2.8 การขับรถที่ผิดพลาดที่สุดของคุณ คือเหตุการณ์ใด

2.9 คุณรู้สึกอย่างไรเกี่ยวกับการใช้เวลาในรถในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

2.10 คุณมีกิจกรรมอะไรบ้างหรือไม่ในขณะที่ขับรถ

3. เคยมีประสบการณ์ความโกรธขณะขับรถหรือไม่ และแสดงออกอย่างไร

3.1 ขณะขับรถเคยโกรธหรือไม่ (หากเคยมี มีความถี่ขนาดไหน)

3.2 สาเหตุที่ทำให้โกรธเกิดจากอะไร และมีการตอบสนองต่อเหตุการณ์อย่างไร

3.3 คุณคิดว่าในภาพรวมแล้ว อะไรเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้โกรธ

3.3.1 พฤติกรรมแบบใด

3.3.2 ประเภทรถที่ขับ สามารถบอกเราเกี่ยวกับคนที่ขับหรือไม่ (เราสามารถบอกหรือจินตนาการเกี่ยวกับบุคคลได้โดยดูที่รถที่พวกเขาขับได้หรือไม่)

3.3.3 สถานการณ์แบบใด

3.4 ในภาพรวม คุณมีวิธีการแสดงออกให้คนขับรถคันอื่นทราบได้อย่างไรว่าคุณโกรธ

3.5 หากมีคนขับรถคันอื่นแสดงให้เห็นว่าพวกเขากำลังโกรธคุณอยู่ คุณจะทำอะไร

3.6 อะไร หรือการกระทำใดที่จะทำให้คุณสงบจากอารมณ์ที่เกิดขึ้นได้

3.7 คุณคิดว่าความโกรธและการแสดงความโกรธบนถนนเป็นเรื่องปกติหรือไม่ เพราะอะไรจึงคิดเช่นนั้น

3.8 คุณสามารถแยกแยะอารมณ์อื่นๆ ที่เกิดขึ้นขณะขับรถได้หรือไม่ ในกรณีที่เกิดสถานการณ์ที่คนขับรถคันอื่นทำให้เกิดความโกรธ

4. พื้นที่สำคัญหรือไม่ในการขับรถยนต์ และมีผลให้คุณเกิดความโกรธขณะขับรถได้หรือไม่ อย่างไร

4.1 หากพูดถึงคำว่า พื้นที่ คุณให้ความหมายว่าเป็นอะไร

4.2 พื้นที่ใดที่คุณใช้สัญจรเป็นประจำ

4.3 พื้นที่ที่คุณสัญจรด้วยการขับรถเป็นประจำ มีสภาพการจราจรในเชิงกายภาพอย่างไร (ความหนาแน่น สิ่งกีดขวาง ฯลฯ)

4.4 โดยส่วนใหญ่คนขับรถคันอื่นๆ ขับรถดีหรือไม่ มีพฤติกรรมอย่างไร มีอุบัติเหตุหรือเหตุทะเลาะกันอันเนื่องมาจากการขับบบ้างหรือไม่

4.5 คุณคิดว่าพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อพฤติกรรมขับรถของคุณ และคนขับรถรายอื่นหรือไม่ อย่างไร

4.6 คุณให้คำนิยามระหว่าง พื้นที่ส่วนตัว กับพื้นที่สาธารณะ อย่างไร โปรดอธิบาย

4.7 พื้นที่ส่วนตัว และพื้นที่สาธารณะ สามารถนำมาอธิบายกับการขับรถยนต์ได้หรือไม่ โปรดอธิบาย

4.8 คุณคิดว่า พื้นที่ มีผลต่อการเกิดความโกรธของผู้ขับรถยนต์หรือไม่ อย่างไร

4.9 คุณคิดว่าพื้นที่ในการหยุดรถยนต์ ระยะห่างระหว่างคัน การจอดรถยนต์ในพื้นที่ต่างๆ มีผลต่อการเกิดความโกรธ และอุบัติเหตุหรือไม่

5. หากให้คุณสรุปเหตุการณ์ที่น่าจดจำที่สุดในขณะชั้บรณต์มา 1 เหตุการณ์ คุณจะเลือกเหตุการณ์ใด เนื่องด้วยสาเหตุใด



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	ชัยญาณรัช ทิพพาบุญ
วัน เดือน ปี เกิด	1 พฤศจิกายน 2523
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา	สังคมสงเคราะห์ศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (อาชีววิทยาและการบริหารงานยุติธรรม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ที่อยู่ปัจจุบัน	779/148 ตีคอนโดรามอินทรา ท่าแร่ บางเขน กรุงเทพฯ 10230
ผลงานตีพิมพ์	บทความ เรื่อง : ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเด็กและเยาวชนภายหลัง กระบวนการประชุมกลุ่มครอบครัวและชุมชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานพินิจ และคุ้มครองเด็กและเยาวชนจังหวัดนนทบุรี ในวารสารสภาพนายความ พ.ศ. 2551 บทความเรื่อง : ความโกรธและตัวตน : รูปแบบในการแสดงความโกรธของผู้ ขับรถยนต์และการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร ในวารสารสันติ ปริทรรศน์ มจร. ปีที่ ๕ เดือน พฤษภาคม - มิถุนายน พ.ศ. 2564