



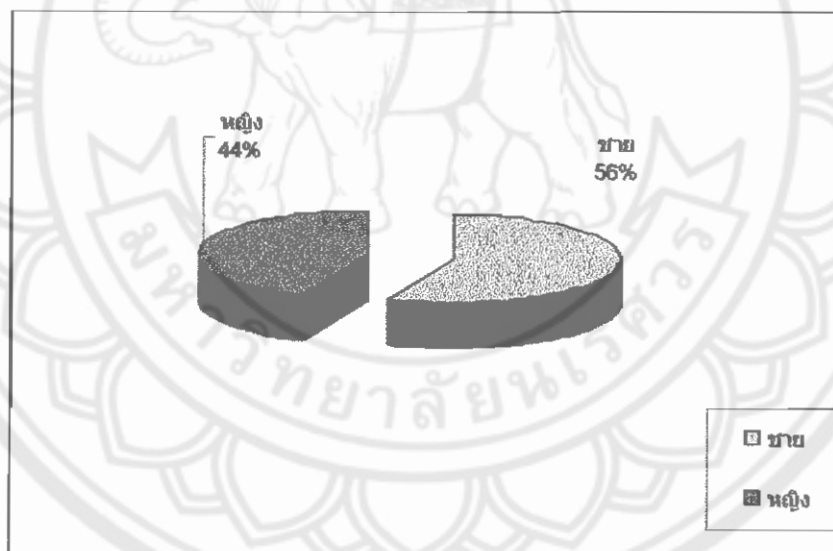
บทที่ 4

ผลการทดลอง

4.1 ผลการศึกษาในส่วนที่ 1 ศึกษา เพศ อายุ ชั้นปี รายได้ จำนวนยานพาหนะ

ตารางที่ 4.1 ผลการสำรวจจากแบบสอบถามแสดงข้อมูลระหว่างเพศ กับจำนวนนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

เพศ	จำนวน (คน)
ชาย	84
หญิง	116
รวม	200

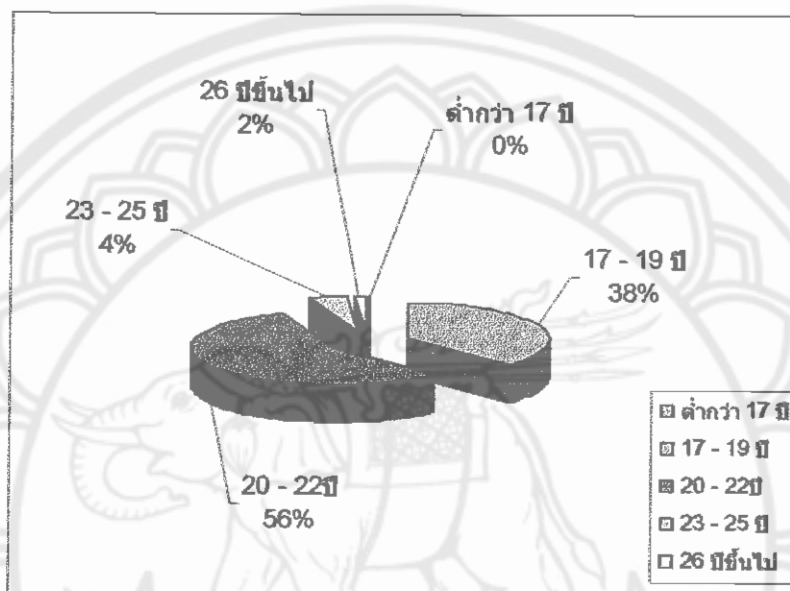


รูปที่ 4.1 แสดงเพศของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

จากรูปแสดงข้อมูลจำนวนนิสิตของกลุ่มตัวอย่างแบ่งได้เป็นเพศชาย 56% และเพศหญิง 44% ตามลำดับจากการสุ่มสำรวจนิสิตจำนวน 200 คน

ตารางที่ 4.2 ตารางแสดงข้อมูลระหว่างเพศและอายุ ของนิสิตตัวอย่าง (คน)

เพศ	ต่ำกว่า 17 ปี	17 – 19 ปี	20 – 22 ปี	23 – 25 ปี	26 ปีขึ้นไป	รวม
ชาย	0	35	41	5	3	84
หญิง	0	40	73	3	0	116
รวม	0	75	114	8	3	200

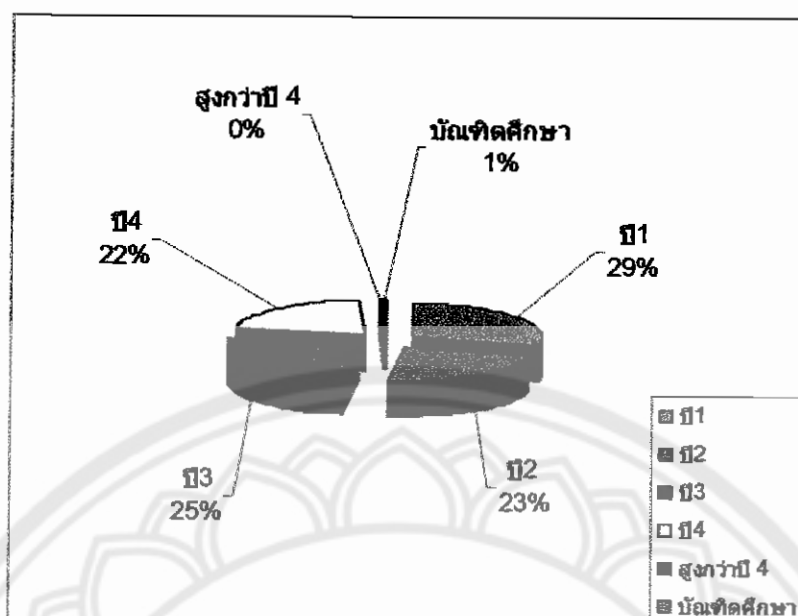


รูปที่ 4.2 แสดงอายุของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

จากรูปแสดงช่วงอายุของนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวร กลุ่มตัวอย่าง จำนวนช่วงอายุที่กรอกแบบสอบถาม มากที่สุดคือ ช่วงอายุ 20 - 22 ปี รองลงมาเป็นช่วงอายุ 17 - 19 ปี อายุ 23 – 25 ปี และช่วงอายุ 26 ปีขึ้นไป ช่วงอายุต่ำกว่า 17 ปีไม่มี นิสิตส่วนใหญ่ที่ได้ทำการสำรวจจะศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 2 - 4 รองลงมาคือนิสิตชั้นปีที่ 1 และมากกว่าชั้นปีที่ 4 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 ตารางแสดงข้อมูลระหว่างเพศและชั้นปี ของนิสิตตัวอย่าง (คน)

เพศ	ปี 1	ปี 2	ปี 3	ปี 4	สูงกว่าปี 4	ป.โท	รวม
ชาย	34	7	22	21	0	0	84
หญิง	25	38	30	22	0	1	116
รวม	59	45	52	43	0	1	200

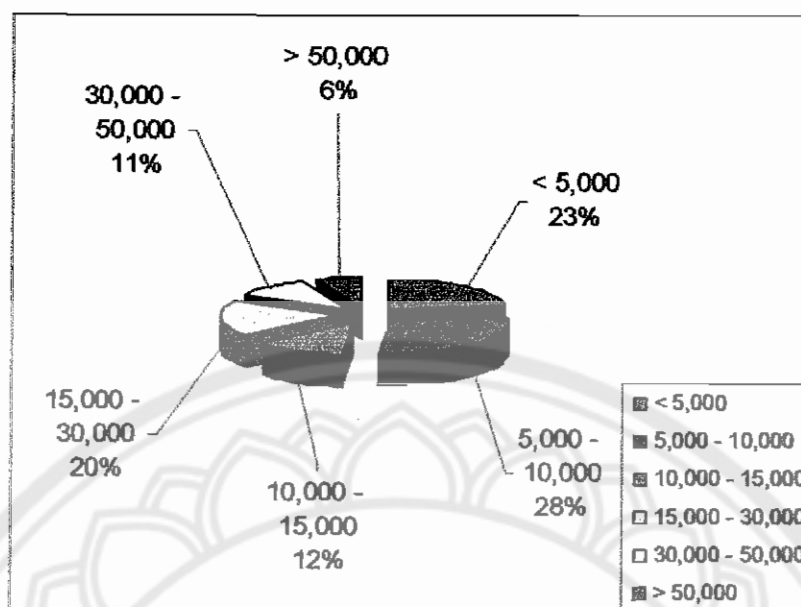


รูปที่ 4.3 แสดงชั้นปีของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

จากรูปข้อมูลที่ได้ นิสิตกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสุ่มสำรวจมีจำนวนเท่า ๆ กัน นิสิตกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสุ่มสำรวจที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือ สูงกว่าปีที่ 4 และรองลงมาคือกลุ่มบัณฑิตศึกษาซึ่งมีเปอร์เซ็นต์อยู่ที่ 0% และ 1% ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 ตารางแสดงรายได้คร่าว ๆ ของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง (คน)

เพศ	< 5,000	5,000 - 10,000	10,000 - 15,000	15,000 - 30,000	30,000- 50,000	> 50,000	รวม
ชาย	16	23	5	22	11	7	84
หญิง	30	34	19	17	11	5	116
รวม	46	57	24	39	22	12	200

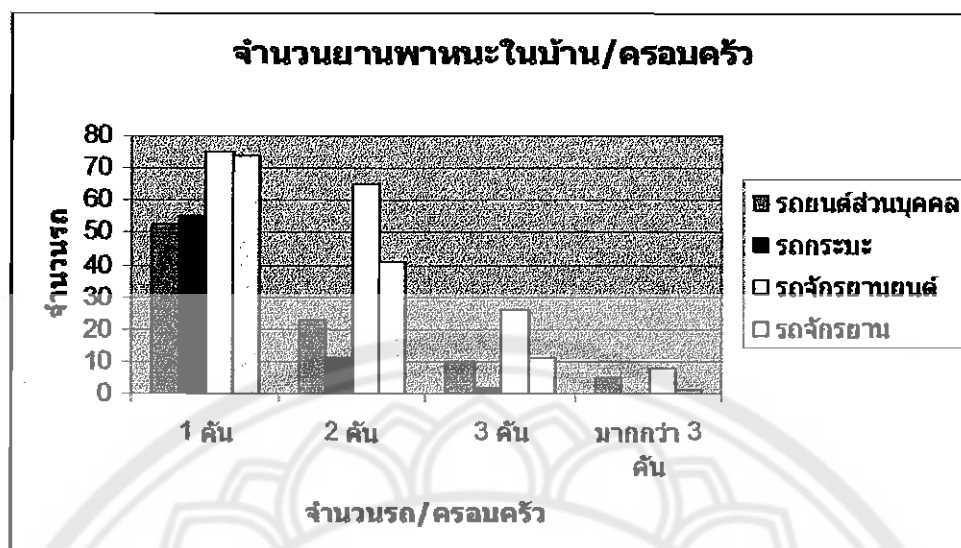


รูปที่ 4.4 แสดงรายได้ของครอบครัวนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

จากรูปข้อมูลที่ได้รายได้ของครอบครัวนิสิตกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ครอบครัวมีรายได้อยู่ที่ 5000-10000 บาท/เดือน ส่วนรายได้ของนิสิตกลุ่มตัวอย่างที่มีเปอร์เซ็นต์น้อยสุดอยู่ที่ มากกว่า 50000 บาท/เดือน จะเห็นได้ว่าอัตราส่วนของจำนวนนิสิตกับรายได้ของครอบครัวนั้นจะเรียงลำดับจากรายได้น้อยไปหารายได้มาก

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนยานพาหนะที่ครอบครัวนิสิตกลุ่มตัวอย่างมีในครอบครอง (คน)

ประเภท	1 คัน	2 คัน	3 คัน	มากกว่า 3 คัน
รถยนต์ส่วนบุคคล	53	23	10	5
รถกระบะ	55	11	2	0
รถจักรยานยนต์	75	65	26	8
รถจักรยาน	74	41	11	1
รวม	257	140	49	14

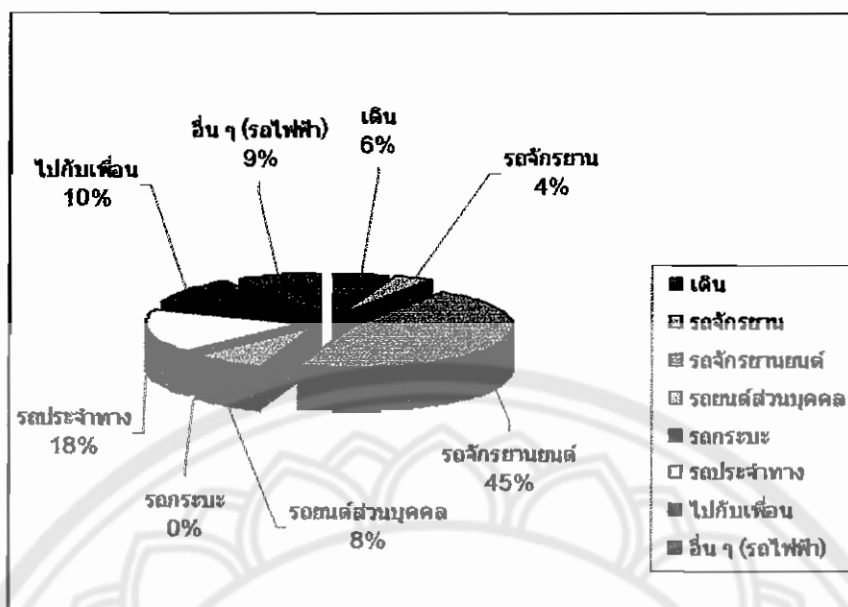


รูปที่ 4.5 แสดงจำนวนยานพาหนะครอบครัวของนิสิตกลุ่มตัวอย่างที่มีครอบครอง

จากข้อมูลที่ได้ไม่สามารถนำมาสรุปเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ เนื่องจากมีความซ้ำซ้อนของข้อมูล แต่จากรูปแล้วสามารถสรุปได้ว่าจำนวนรถที่ครอบครองนิสิตกลุ่มตัวอย่างมีแปรผันตามกับรายได้ของครอบครัวนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4.6 ตารางแสดงความสัมพันธ์การเลือกการเดินทางของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง (คน)

เพศ	เดิน	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถกระบะ	รถประจำทาง	ไปกับเพื่อน	อื่นๆ รถไฟฟ้า	รวม
ชาย	4	4	40	8	0	15	12	1	84
หญิง	7	4	52	7	0	21	8	17	116
รวม	11	8	92	15	0	36	20	18	200

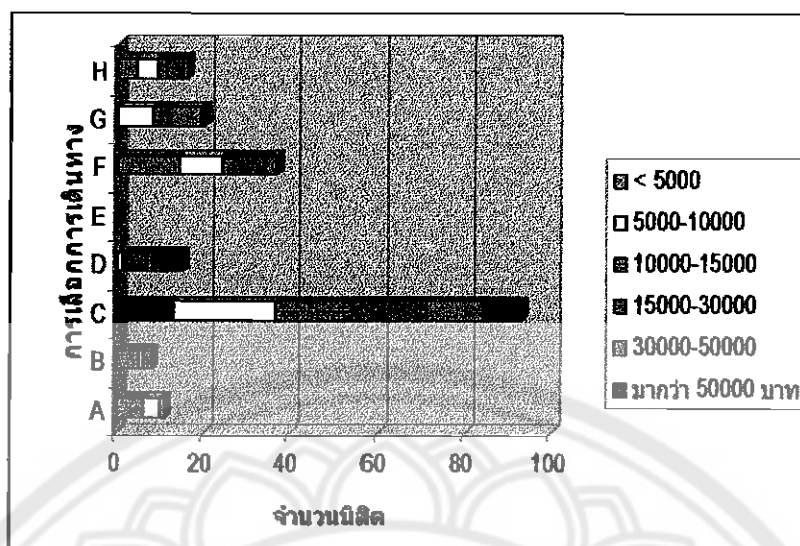


รูปที่ 4.6 แสดงความสัมพันธ์การเลือกเดินทางของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

จากข้อมูลนิสิตกลุ่มตัวอย่าง เดินทางโดยรถจักรยานยนต์มากที่สุดคิดเป็น 45% จากกลุ่มของนิสิตกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด รองลงมาจะเป็นการเดินทาง โคนรถประจำทางคือ 18% ส่วนที่ไม่มีการเดินทางโดยวิธีนี้เลยคือการเดินทางโดยรถกระบะ ซึ่งมีเปอร์เซ็นต์เป็น 0% จากข้อมูลทั้งหมด

ตารางที่ 4.7 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของครอบครัวของนิสิตกับการเลือกการเดินทาง (คน)

รายได้ (พันบาท)	เดิน	รถ จักร ยาน	รถจักร ยานยนต์	รถยนต์ ส่วนบุคคล	รถ กระบะ	รถ ประจำ ทาง	ไปกับ เพื่อน	รถไฟ	รวม
< 5	6	5	13	0	0	14	0	4	42
5-10	4	1	24	1	0	10	8	5	53
10-15	0	0	17	1	0	3	2	2	25
15-30	0	0	17	5	0	7	2	4	35
30-50	1	2	13	1	0	3	7	1	28
> 50	0	0	9	7	0	0	1	0	17
รวม	11	8	93	15	0	37	20	16	200



รูปที่ 4.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้รอบครัวกับการเลือกการเดินทางของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

หมายเหตุ

A คือ เดิน

B คือ รถจักรยาน

C คือ รถจักรยานยนต์

D คือ รถยนต์ส่วนบุคคล

E คือ รถกระบะ

F คือ รถประจำทาง

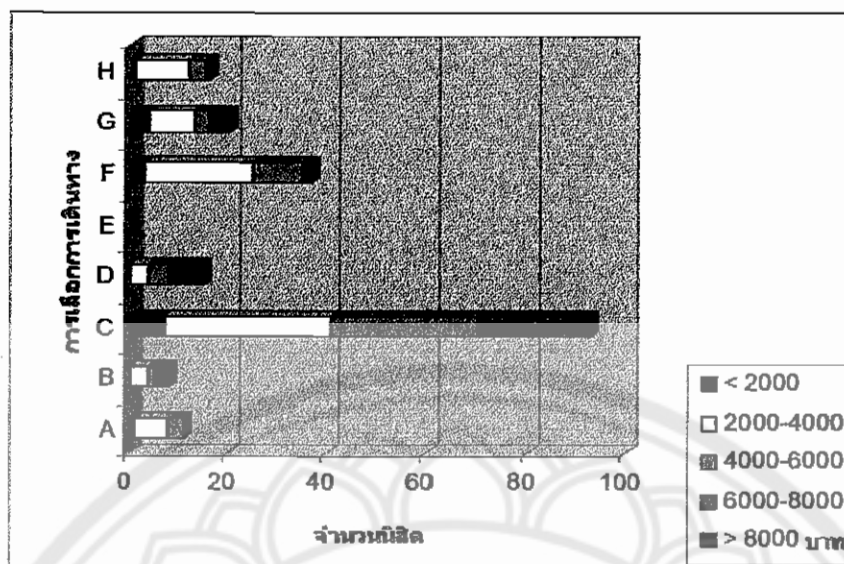
G คือ ไปกับเพื่อน

H คือ รถไฟฟ้า

จากรูปแสดงความสัมพันธ์รายได้กับการเลือกเดินทางรายได้ของครอบครัวน้อยกว่า 5000 บาท ต่อเดือน ถึงมากกว่า 50000 บาท/เดือน ส่วนผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลนั้นจะมีรายได้ตั้งแต่ 10000 บาทขึ้นไปของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง มีลักษณะบางประการที่ไม่สามารถสรุปเป็นความสัมพันธ์ได้เนื่องจากนิสิตปีที่ 1 พักอาศัยอยู่หอพักในมหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.8 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของนิสิตขณะเรียนกับการเลือกการเดินทาง (คน)

รายได้ (พันบาท)	เดิน	รถจักร ยาน	รถจักร ยาน ยนต์	รถยนต์ ส่วน บุคคล	รถ กระบะ	รถ ประจำ ทาง	ไป กับ เพื่อน	รถ ไฟฟ้า	รวม
<2	1	0	7	0	0	3	4	1	16
2-4	7	4	34	4	0	22	9	11	91
4-6	3	1	29	4	0	10	3	3	53
6-8	0	2	19	3	0	2	3	1	30
>8	0	1	4	4	0	0	1	0	10
รวม	11	8	93	15	0	37	20	16	200



รูปที่ 4.8 แสดงความสัมพันธ์รายได้ระหว่างเรียนและการเลือกการเดินทางของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

หมายเหตุ

A คือ เดิน

B คือ รถจักรยาน

C คือ รถจักรยานยนต์

D คือ รถยนต์ส่วนบุคคล

E คือ รถกระบะ

F คือ รถประจำทาง

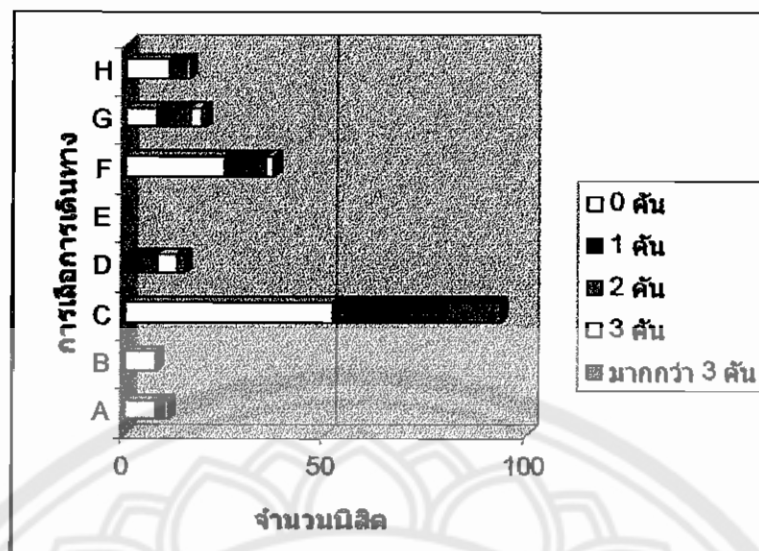
G คือ ไปกับเพื่อน

H คือ รถไฟฟ้า

จากรูปข้อมูลนิสิตที่มีรายได้ของตัวเองสูงการเดินทางส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนนิสิตที่มีรายได้ในระดับกลางจะมีการเดินทางเป็นรถจักรยานยนต์และรถประจำทาง ส่วนนิสิตที่มีรายได้ต่ำส่วนใหญ่จะการเดินทางไปกับเพื่อนและรถประจำทาง

ตารางที่ 4.9 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่ครอบครองมีในครอบครองกับการเลือกการเดินทาง

จำนวนคัน	เดิน	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถกระบะ	รถประจำทาง	ไปกับเพื่อน	รถไฟฟ้า	รวม
0	8	8	52	0	0	25	8	11	112
1	1	0	27	3	0	10	4	3	48
2	1	0	12	5	0	0	4	1	23
3	1	0	0	5	0	2	3	1	12
>3	0	0	2	2	0	0	1	0	5
รวม	11	8	93	15	0	37	20	16	200



รูปที่ 4.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่ครอบครัวยุคใหม่ในครอบครองกับการเลือกการเดินทาง

หมายเหตุ

A คือ เดิน

B คือ รถจักรยาน

C คือ รถจักรยานยนต์

D คือ รถยนต์ส่วนบุคคล

E คือ รถกระบะ

F คือ รถประจำทาง

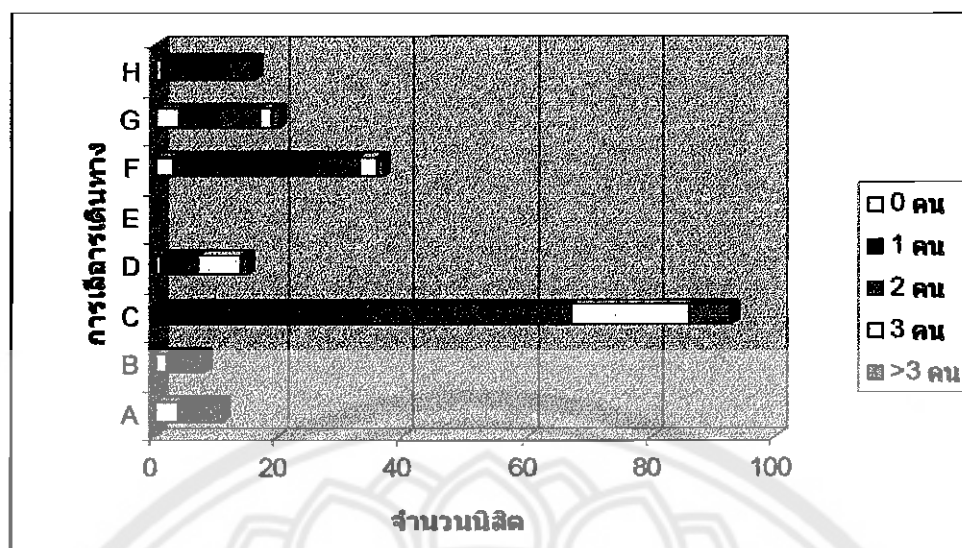
G คือ ไปกับเพื่อน

H คือ รถไฟฟ้า

จากรูปความสัมพันธ์กับจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลกับการเดินทางของนิสิต มีความสัมพันธ์คือแปรผันตามจำนวนรถยนต์ คือถ้ามีจำนวนมากก็จะมีการเดินทางเป็นรถส่วนบุคคลและนิสิตที่ไม่มีหรือมีจำนวนน้อยก็จะใช้รถจักรยานยนต์และไปกับเพื่อนตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ครอบครัวยุคใหม่ในครอบครองกับการเลือกการเดินทาง

จำนวนคัน	เดิน	รถจักรยาน	จักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถกระบะ	รถประจำทาง	ไปกับเพื่อน	รถไฟฟ้า	รวม
0	4	2	0	1	0	3	4	1	15
1	3	3	34	4	0	23	6	10	83
2	4	3	33	2	0	7	7	5	61
3	0	0	19	7	0	3	2	0	31
>3	0	0	7	1	0	1	1	0	10
รวม	11	8	93	15	0	37	20	16	200



รูปที่ 4.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ครอบครัวยามีในครอบครองกับการเลือกการเดินทาง

หมายเหตุ

A คือ เดิน

B คือ รถจักรยาน

C คือ รถจักรยานยนต์

D คือ รถยนต์ส่วนบุคคล

E คือ รถกระบะ

F คือ รถประจำทาง

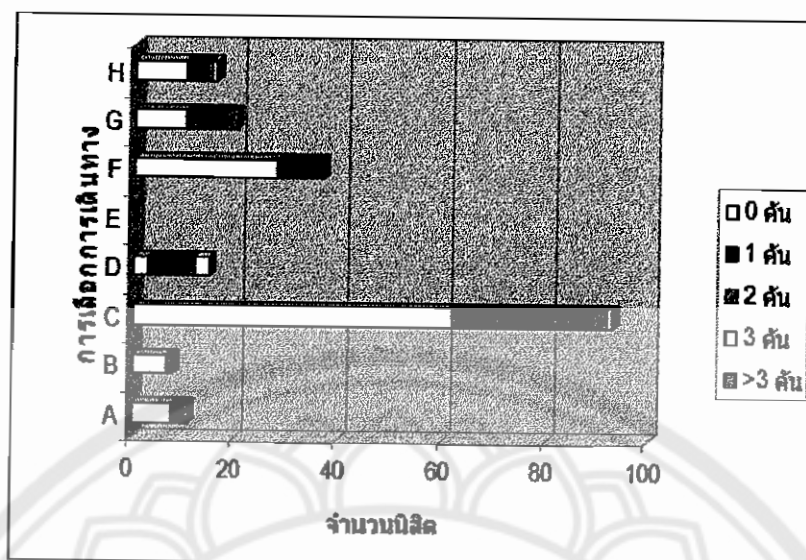
G คือ ไปกับเพื่อน

H คือ รถไฟฟ้า

จากรูปความสัมพันธ์กับจำนวนจักรยานยนต์กับการเดินทางของนิสิต มีความสัมพันธ์คือ แปรผันตามจำนวนรถ ส่วนใหญ่นิสิตเดินทางโดยรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ และถัดมาเป็นการเดินทางแบบการใช้รถประจำทางและรถส่วนบุคคล

ตารางที่ 4.11 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถกระบะที่ครอบครัวยามีในครอบครองกับการเลือกการเดินทาง

จำนวนคัน	เดิน	รถจักรยาน	จักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถกระบะ	รถประจำทาง	ไปกับเพื่อน	รถไฟฟ้า	รวม
0	8	7	62	3	0	28	10	10	128
1	2	1	27	6	0	9	8	4	57
2	1	0	3	3	0	0	2	1	10
3	0	0	1	3	0	0	0	1	5
>3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	11	8	93	15	0	37	20	16	200



รูปที่ 4.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนกระบะที่ครอบครัวยามีในครอบครองกับการเลือกการเดินทาง

หมายเหตุ

A คือ เดิน

B คือ รถจักรยาน

C คือ รถจักรยานยนต์

D คือ รถยนต์ส่วนบุคคล

E คือ รถกระบะ

F คือ รถประจำทาง

G คือ ไปกับเพื่อน

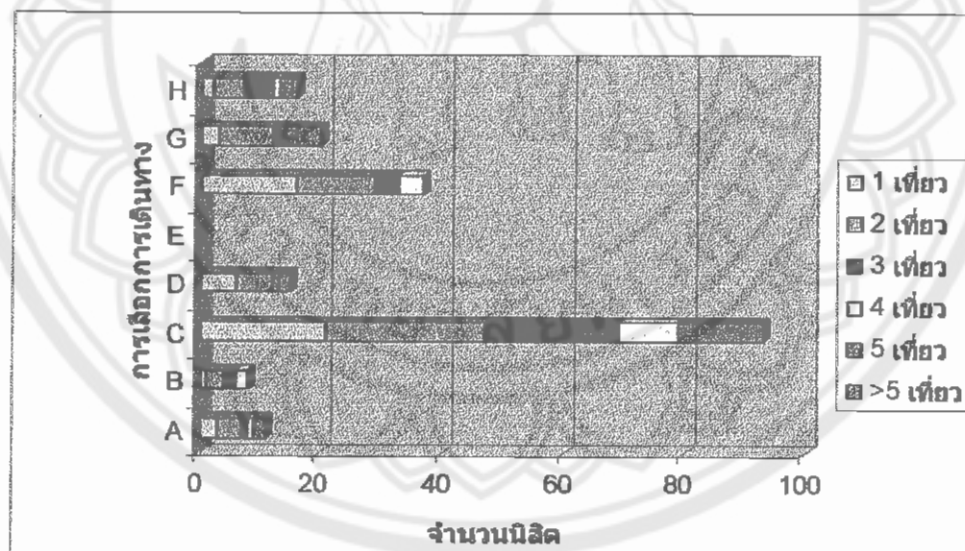
H คือ รถไฟฟ้า

จากรูปข้อมูลรถกระบะมีความสัมพันธ์กับการเดินทางที่นิสิตเลือกมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ และการเดินทางที่นิสิตเลือกน้อยที่สุดคือรถกระบะ ไม่มีความนิยมในการเลือกการเดินทางมามหาวิทยาลัยของนิสิต

4.2 ผลการศึกษาในส่วนที่ 2 ศึกษา อัตราค่าโดยสาร การเดินทางมามหาวิทยาลัยใน 1 วัน การเลือกใช้ ยานพาหนะเดินทางมามหาวิทยาลัย การให้บริการรถไฟฟ้าในมหาวิทยาลัย

ตารางที่ 14.12 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวในการเดินทางกับการเลือกการเดินทางมามหาวิทยาลัยใน 1 วัน

จำนวนเที่ยว	เดิน	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถกระบะ	รถประจำทาง	ไปกับเพื่อน	รถไฟฟ้า	รวม
1	3	1	21	6	0	16	3	2	52
2	4	3	26	6	0	13	9	5	66
3	1	2	22	0	0	4	2	5	36
4	1	2	10	0	0	4	0	1	18
5	0	0	3	1	0	0	2	2	8
>5	2	0	11	2	0	0	4	1	20
รวม	11	8	93	15	0	37	20	16	200



รูปที่ 4.12 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวในการเดินทางมาในมหาวิทยาลัยกับการเลือกการเดินทาง

หมายเหตุ

A คือ เดิน

B คือ รถจักรยาน

C คือ รถจักรยานยนต์

D คือ รถยนต์ส่วนบุคคล

E คือ รถกระบะ

F คือ รถประจำทาง

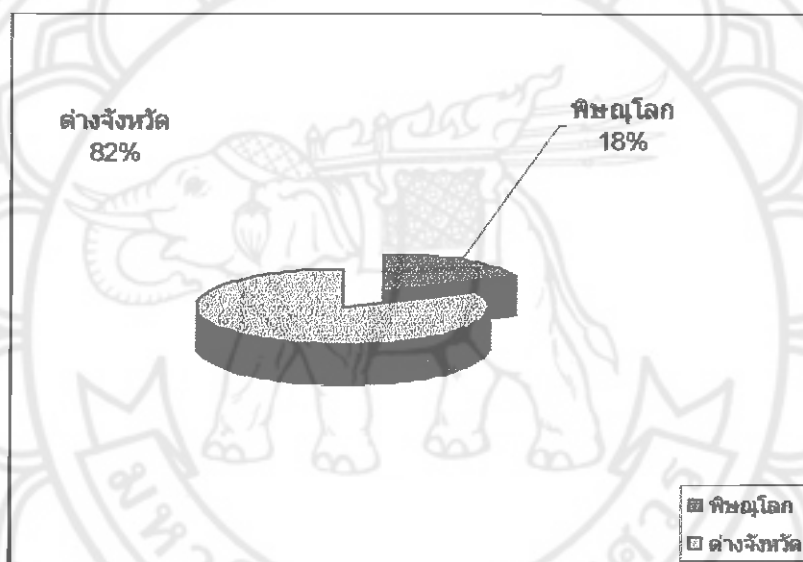
G คือ ไปกับเพื่อน

H คือ รถไฟฟ้า

จากรูปความสัมพันธ์การเดินทางกับจำนวนเที่ยวในการเดินทาง ส่วนใหญ่ถ้าจำนวนเที่ยวเพิ่มมากขึ้นจะมีการเลือกรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคล ตามลำดับ

ตารางที่ 4.13 ความสัมพันธ์ของนิสิตกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในจังหวัดพิษณุโลกและอาศัยอยู่ต่างจังหวัด

ภูมิลำเนา	จำนวน
พิษณุโลก	18
ต่างจังหวัด	82
รวม	100

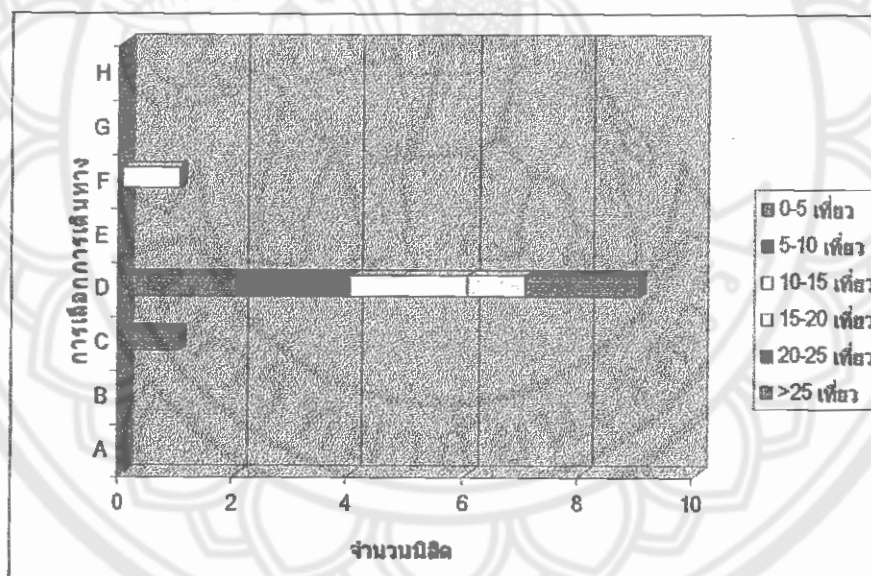


รูปที่ 4.13 แสดงความสัมพันธ์ของภูมิลำเนาของนิสิตกลุ่มตัวอย่าง

จากรูปความสัมพันธ์ของนิสิตกลุ่มตัวอย่างอาศัยอยู่ในจังหวัดพิษณุโลกคิดเป็น 18% และต่างจังหวัดเป็นจำนวน 82% จากนิสิตนักศึกษาที่ทำการสำรวจทั้ง 200 คน

ตารางที่ 4.14 แสดงความสัมพันธ์ของระยะทาง และการเลือกการเดินทางของนิสิตกลุ่มตัวอย่างที่สำคัญ
อยู่ในพิษณุโลก ที่พักอยู่บ้านของตัวเอง

ระยะ ทาง (Km)	เดิน	รถ จักรยาน ยนต์	จากร ยาน ยนต์	รถยนต์ ส่วนบุคคล	กระบะ	ประจำ ทาง	ไป กับ เพื่อน	รถไฟ ฟ้า	รวม
0-5	0	0	0	2	0	0	0	0	2
5-10	0	0	0	2	0	0	0	0	2
10-15	0	0	0	2	0	1	0	0	3
15-20	0	0	0	1	0	0	0	0	1
20-25	0	0	0	0	0	0	0	0	0
>25	0	0	1	2	0	0	0	0	3
	0	0	1	9	0	1	0	0	11



รูปที่ 4.14 แสดงความสัมพันธ์ ของระยะทาง และการเลือกการเดินทางของนิสิตกลุ่มตัวอย่างที่สำคัญ
ในพิษณุโลก ที่พักอยู่บ้านของตัวเอง

หมายเหตุ

A คือ เดิน

B คือ รถจักรยาน

C คือ รถจักรยานยนต์

D คือ รถยนต์ส่วนบุคคล

E คือ รถกระบะ

F คือ รถประจำทาง

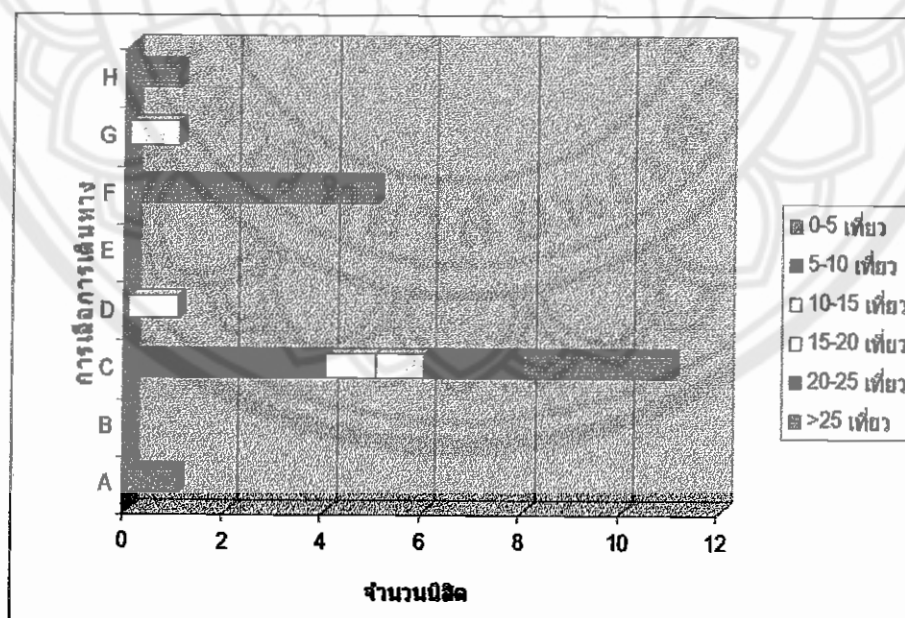
G คือ ไปกับเพื่อน

H คือ รถไฟฟ้า

จากรูปข้อมูลนิสิตที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดพิษณุโลก จะมีการเดินทางขึ้นอยู่กัระยะทาง ถ้าระยะทางไกลและอาศัยบ้านตัวเองจะเลือกการเดินทางเป็น รถประจำทางและรถยนต์ส่วนบุคคล แต่ถ้าเป็นระยะใกล้ๆจะเป็นการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.15 แสดงความสัมพันธ์ของระยะทางจากที่พัก และการเลือกการเดินทางของนิสิตกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพิษณุโลก แต่พักหอพัก

ระยะทาง (Km)	เดิน	รถจักรยาน	จักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถกระบะ	ประจำทาง	ไปกับเพื่อน	รถไฟฟ้า	รวม
0-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-10	0	0	4	0	0	0	0	0	4
10-15	0	0	1	1	0	0	0	0	2
15-20	0	0	1	0	0	0	1	0	2
20-25	0	0	2	0	0	0	0	0	2
>25	1	0	3	0	0	5	0	1	10
	1	0	11	1	0	5	1	1	20

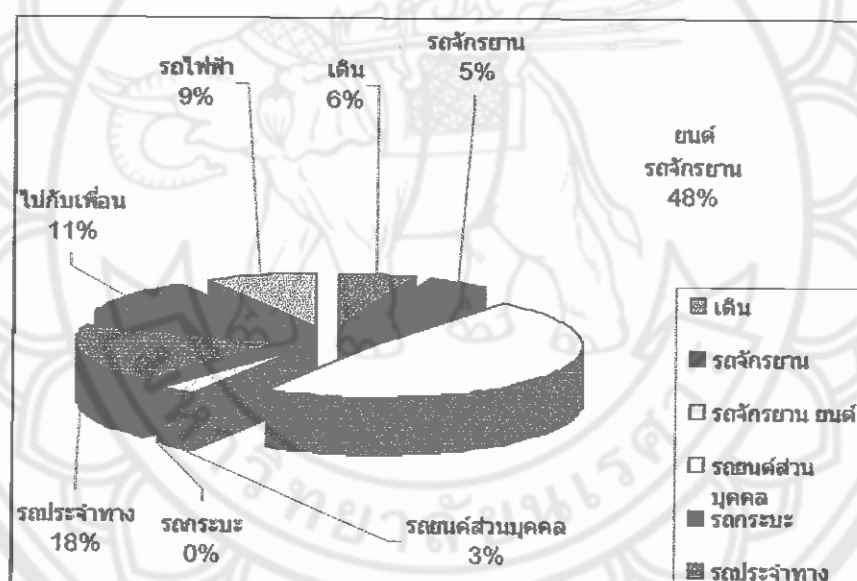


รูปที่ 4.15 แสดงความสัมพันธ์ ของระยะทาง และการเลือกการเดินทางของนิสิต กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพิษณุโลก ที่พักอยู่หอพัก

จากรูปข้อมูลนิสิตที่อยู่หอพักส่วนใหญ่จะเป็นระยะทาง 25 กิโลเมตรเป็นต้นไป และเลือกการเดินทางส่วนมากจะใช้จักรยานยนต์ ที่รองลงมาคือรถประจำทางตามลำดับ นิสิตที่พักอยู่หอพักที่เป็นระยะทาง < 25 กิโลเมตร เลือกการเดินทางโดยใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด

ตารางที่ 4.16 แสดงความสัมพันธ์ของระยะทางจากที่พัก และการเลือกการเดินทางของนิสิตกลุ่มตัวอย่างที่ไม่อาศัยอยู่ในพิษณุโลก และพักอยู่หอพัก

ระยะทาง (Km)	เดิน	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถกระบะ	รถประจำทาง	ไปกับเพื่อน	รถไฟฟ้า	รวม
หอพัก	10	8	81	5	0	31	19	15	169

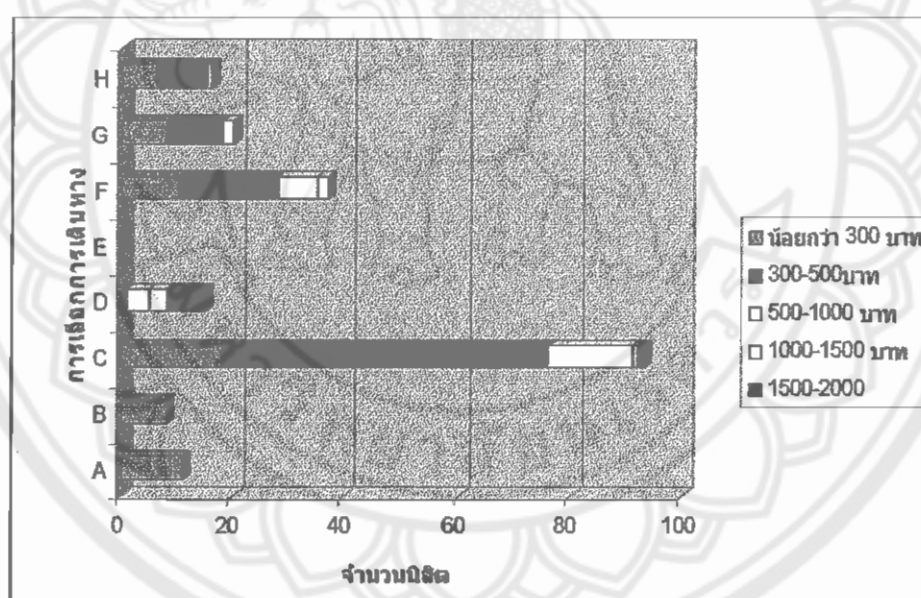


รูปที่ 4.16 แสดงความสัมพันธ์ ของระยะทาง และการเลือกการเดินทางของนิสิต กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพิษณุโลก และพักอยู่หอพัก

จากรูปส่วนผู้ที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในจังหวัดพิษณุโลกนั้นส่วนใหญ่เลือกการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รองลงมาเป็นรถประจำทางและไปกับเพื่อนตามลำดับ นิสิตที่มีรายได้น้อยส่วนใหญ่เลือกการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์และไปกับเพื่อนและรถจักรยาน นิสิตที่มีรายได้มากเลือกการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ นิสิตชั้นปีที่ 1 หรือนิสิตที่พักอยู่ในหอพักของมหาวิทยาลัยเลือกการเดินทางโดยรถไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกการเดินทางกับค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางใน 1 เดือน

ร้อยละ	เดิน	รถจักรยาน	จักรยานยนต์	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถกระบะ	ประจำทาง	ไปกับเพื่อน	รถไฟฟ้า	รวม
<3	11	8	18	0	0	10	8	6	61
3-5	0	0	58	1	0	18	10	9	96
5-10	0	0	15	4	0	7	2	1	29
10-15	0	0	1	3	0	2	0	0	6
15-20	0	0	1	7	0	0	0	0	8
รวม	11	8	93	15	0	37	20	16	200



รูปที่ 4.17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกการเดินทางกับค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางใน 1 เดือน

จากรูปจำนวนค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุดของนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวรคือ 300-500 บาท ผู้ที่มีค่าใช้จ่ายมากกว่า 1500 บาทนั้นส่วนใหญ่เลือกการเดินทางโดยรถกระบะ ซึ่งมีรถจักรยานยนต์เพียงเล็กน้อยอาจเกิดจากการที่ไ้รถเก่าต้องซ่อมบำรุงบ่อยครั้ง หรือที่พักอยู่ไกลมหาวิทยาลัยมากเกินไป