

RAPORT

O STANIE ZDROWIA I SPOSOBIE ŻYWIENIA
KIEROWCÓW ZAWODOWYCH



Raport został przygotowany na zlecenie Fundacji Truckers Life przez Koło Naukowe Dietetyków z Wydziału Nauk o Żywności i Żywieniu Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu: Magdalena Pracka, Aleksandra Stolarzewicz, Zofia Wojciechowska, dr hab. Magdalena Człapka-Matyasik

WROCŁAW, 2018



SPIS TREŚCI

Spis rycin	3
Spis tabel	3
1. Wstęp	4
2. Metodyka pomiarów: antropometria, analiza składu ciała, aktywność fizyczna, częstotliwość spożycia i wiedza żywieniowa	6
3. Charakterystyka antropometryczna badanej grupy mężczyzn	7
4. Klasyfikacja nadwagi i otyłości na podstawie wskaźnika BMI (Body Mass Index)	9
5. Wskaźnik WHtR (Waist-To-Height Ratio) jako wyznacznik ryzyka sercowo-naczyniowego	10
6. Analiza składu ciała badanych kierowców	12
7. Całodobowe zapotrzebowanie energetyczne kierowców	14
8. Poziom wiedzy żywieniowej badanych	15
9. Częstość spożycia wybranych grup produktów spożywczych	17
9.1. Indeks prozdrowotnej diety	18
10. Podsumowanie i wnioski	19
11. Podziękowania	19
12. Praktyczne wskazówki	20
12.1. Co warto spożywać w trasie?	20
12.2. Czego unikać w trasie?	20
Spis rycin	
Rycina 1. ROZKŁAD ZAKRESÓW BMI BADANYCH KIEROWCÓW (n=116)	9
Rycina 2. ROZKŁAD ZAKRESÓW WHtR BADANYCH KIEROWCÓW (n=47)	10
Rycina 3. ROZKŁAD ZAKRESÓW WSKAŹNIKA WISCERALNEGO BADANYCH KIEROWCÓW (N=114)	12
Rycina 4. ROZKŁAD PROCENTOWY POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII WIEDZY WŚRÓD RESPONDENTÓW (n=50).	15
Rycina 5. POZIOM WIEDZY ŻYWIENIOWEJ Z PODZIAŁEM NA POSZCZEGÓLNE KATEGORIE BMI (n=50).	15
Rycina 6. ŚREDNIA CZĘSTOŚĆ SPOŻYCIA PRODUKTÓW Z WYBRANYCH GRUP ŻYWNOSCI (n=55).	17
Rycina 7. ROZKŁAD POZIOMÓW NATĘŻENIA CECH DIETY PROZDROWOTNEJ (n=49).	18
Spis tabel	
Tabela 1. POMIARY ANTROPOMETRYCZNE MĘŻCZYŹN (n=116)	7
Tabela 2. SKŁAD CIAŁA BADANYCH KIEROWCÓW	13
Tabela 3. SZACOWANE CAŁODOBOWE ZAPOTRZEBOWANIE ENERGETYCZNE I JEGO SKŁADOWE BADANYCH KIEROWCÓW	14

1.

WSTĘP

Kierowcy zawodowi są grupą zawodową szczególnie narażoną na ryzyko wystąpienia chorób zawodowych. Do najczęstszych z nich należą nadwaga i otyłość. Potwierdzeniem tych spostrzeżeń są dotychczasowe wyniki badań¹, według których u ponad połowy przebadanych kierowców odnotowano nadwagę, a u 1/3 otyłość I stopnia. Ich nadmierna masa ciała wynika m.in. z niskiej aktywności fizycznej spowodowanej specyfiką pracy kierowcy zawodowego. Statystyczny kierowca tygodniowo spędza za kółkiem maksymalnie 50 godzin, a jego wysiłek w większości ogranicza się do aktywności związanej z załadunkiem i rozładunkiem. Podstawową barierą w zwiększaniu poziomu aktywności fizycznej w pracy, jaką podają kierowcy, jest brak czasu i miejsca do ćwiczeń. Jednym z czynników wpływających na stan zdrowia kierowców jest sposób odżywiania, który może prowadzić do schorzeń metabolicznych. Według nielicznych prowadzonych w tej grupie badań², większość kierowców spożywa jedynie 3 z 5 zalecanych posiłków dziennie. Wśród kierowców zawodowych zaobserwowano również zbyt niską podaż warzyw i owoców. Jak podaje literatura, przyczyną złego bilansowania diety może być brak dostępu do świeżych produktów w trasie. Analiza sposobu żywienia wykazała nadmierne spożycie żywności typu fast-food oraz słodzonych napojów, zakupionych najczęściej na stacjach benzynowych³. Kierowcy wykazują tendencję do przejadania się, a także spożywania zbyt dużych ilości tłuszczu, cukru i soli. Konsekwencją tych nieprawidłowych nawyków żywieniowych są choroby, np. układu kostno-stawowego czy sercowo-naczyniowego, które coraz częściej dotyczą tej grupy zawodowej. Część kierowców zmaga się również z cukrzycą i nadciśnieniem⁴. Co więcej, zawarte w literaturze wyniki badań⁵ wskazują na wzrastające ryzyko wypadków spowodowane nadwagą i otyłością. Nadmierna masa ciała wpływa na jakość snu i regeneracji, które w następstwie wpływają na jakość percepcji i szybkość reakcji na drodze. Wobec opisanych zagrożeń koniecznością staje się wprowadzenie edukacji i zwiększenie świadomości badanych.

Dane przedstawione w niniejszym raporcie stanowią analizę pomiarów dokonanych podczas trzech wydarzeń na przełomie 2016 i 2017 roku, dedykowanych zawodowym kierowcom samochodów ciężarowych. Badania wykonano podczas XII, corocznego, zlotu Master Truck Show w Polskiej Nowej Wsi k/Opoła w dniach 22-24.07.2016 r. oraz podczas XIII edycji w dniach 21-23.07.2017 r., a także w trakcie eventu inauguracji siłowni zewnętrznej Fundacji Truckers Life w Gądkach k/Poznań w dniu 15.09.2017 r. Próbę stanowiło łącznie 116 mężczyzn w wieku od 18 do 62 lat. Raport miał na celu określenie stanu odżywienia (w tym występowania nadwagi i otyłości), a także analizę sposobu żywienia i nawyków żywieniowych polskich kierowców samochodów ciężarowych. Materiał stanowi kontynuację raportu z poprzedniego roku, poszerzoną o kwestionariusz oceny sposobu żywienia i wiedzy na ten temat u kierowców.

¹ Niedziałek S., Duda-Zalewska A.: Potrzeby zdrowotne zawodowych kierowców. *Probl Hig Epidemiol*, 2011, 92(2): 216-220

² Czerwińska M., Hołowko J., Stachowska E.: Występowanie wybranych czynników ryzyka związanych ze specyfiką pracy zawodowych kierowców. *Pomeranian J Life Sci*, 2016, 62(3): 49-52

³ Łuczak A.: Czynniki stresogenne i sytuacje trudne oraz ich związek z emocjonalnym i nawykowym przejadaniem się i jego konsekwencjami w grupie kierowców samochodów ciężarowych. *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio J, Paedagogia-Psychologia*. Vol. 29 (2016), 4: 193-206

⁴ Shattell M., Apostolopoulos Y., Sonmez S., Griffin M.: Occupational Stressors and the Mental Health of Truckers. *Issues Ment Health Nurs*. 2010, 31(9): 561-568

⁵ Kay G., McLaughlin D.: Relationship between obesity and driving, *Curr Obes Rep* (2014) 3:336-340



2.

METODYKA POMIARÓW: ANTROPOMETRIA, ANALIZA SKŁADU CIAŁA, AKTYWNOŚĆ FIZYCZNA, CZĘSTOTLIWOŚĆ SPOŻYCIA I WIEDZA ŻYWIENIOWA

U badanych wykonano pomiary antropometryczne masy ciała i wzrostu, a także obwodu talii, co pozwoliło na wyliczenie wskaźnika BMI i WHtR. Analizę składu ciała wykonano urządzeniem typu BC-1000 firmy Tanita. Określono odsetek i masę tkanki tłuszczowej (FP, FM), beztłuszczową masę ciała (FFM), wskaźnik zawartości tłuszczu trzewnego (WF), zawartość wody w organizmie (TBW), przewidywaną masę mięśniową (MM). Kalkulowano również podstawową przemianę materii (PPM), ustalono wskaźnik aktywności fizycznej (PAL) na poziomie niskim (1,3) i wyliczono całkowity wydatek energetyczny (CPM). Oceny częstotliwości spożycia i wiedzy żywieniowej dokonano na podstawie zmodyfikowanego kwestionariusza kompAN, który zaprojektowano w celu badania poglądów i zwyczajów żywieniowych.

W celu analizy sposobu żywienia kierowców wyznaczono częstotliwość spożycia produktów uznawanych za prozdrowotne (mleko i fermentowane produkty mleczne, potrawy z białego mięsa, ryby, jaja, nasiona roślin strączkowych, woda mineralna, owoce, warzywa i soki owocowe/warzywne, produkty zbożowe z pełnego ziarna) oraz tych uznawanych za niezalecane w zdrowym żywieniu (żywność typu fast food, słodzone napoje, napoje energetyczne, napoje alkoholowe, konserwy mięsne, potrawy z mięsa czerwonego, słodycze, produkty zbożowe z pełnego przemiału). Na tej podstawie szacowano wartości średniej częstości spożycia i oraz indeksy prozdrowotnej i niezdrowej diety.

Wiedzę żywieniową respondentów określono na podstawie stwierdzeń o różnym stopniu trudności dotyczących żywności i żywienia. Badani kierowcy oceniali prawdziwość twierdzeń (poprawne/błędne/trudno powiedzieć), za co uzyskiwali określoną ilość punktów, które stanowiły ekwiwalent poziomu wiedzy żywieniowej badanych (niedostateczny, dostateczny, dobry).

CHARAKTERYSTYKA ANTROPOMETRYCZNA BADANEJ GRUPY MĘŻCZYŹN

3.

W tabeli 1. przedstawiono dane antropometryczne badanych kierowców. Średni wiek mężczyzn wyniósł 34 lata (od 18 do 62 lat). Badani mierzyli średnio 178 cm, ich masa ciała kształtowała się w zakresie od 48,1 do 133,2kg. Kalkulowany na tej podstawie wskaźnik BMI wyniósł średnio 27,7 kg/m² (od 19,4 do 41,1 kg/m²) i dawał podstawę do wnioskowania o występowaniu u badanych otyłości I i II stopnia.. Wiedzę żywieniową respondentów określono na podstawie stwierdzeń o różnym stopniu trudności dotyczących żywności i żywienia. Badani kierowcy oceniali prawdziwość twierdzeń (poprawne/błędne/trudno powiedzieć), za co uzyskiwali określoną ilość punktów, które stanowiły ekwiwalent poziomu wiedzy żywieniowej badanych (niedostateczny, dostateczny, dobry).

Tabela 1. POMIARY ANTROPOMETRYCZNE MĘŻCZYŹN (n=116)

	Średnia	Mediana	Minimum	Maksimum	Odchylenie standardowe	Błąd standardowy
Wiek (lata)	34	33	18	62	9,63	0,90
Wzrost (cm)	178	178	154	193	6,45	0,60
Masa ciała (kg)	87,8	84,3	48,1	133,2	15,48	1,44
BMI (kg/m ²)	27,7	27,3	19,4	41,1	4,53	0,42



KLASYFIKACJA NADWAGI I OTYŁOŚCI NA PODSTAWIE WSKAŹNIKA BMI (BODY MASS INDEX)

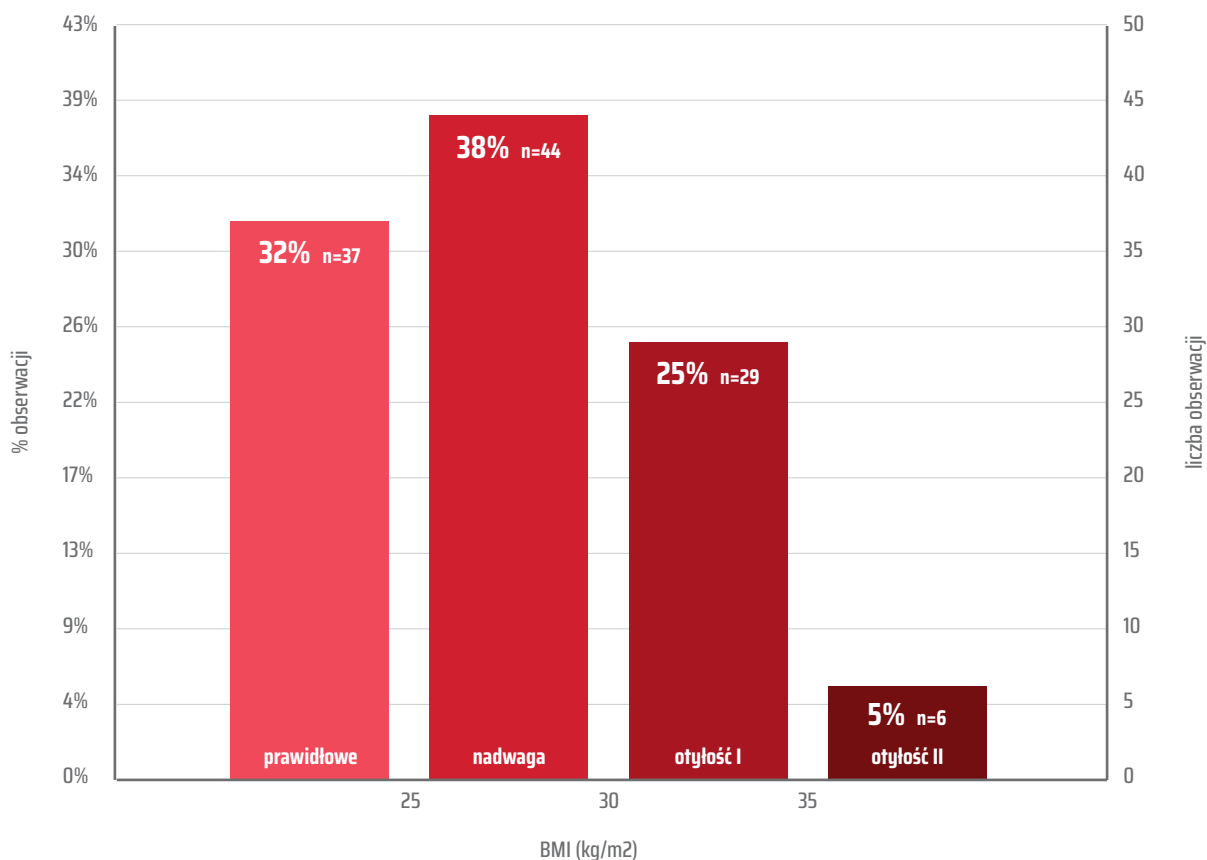
4.

BMI (Body Mass Index) jest wskaźnikiem ukazującym relację między masą ciała a wzrostem. Pozwala na ocenę zagrożenia chorobami związanymi z niedowagą, a także nadwagą i otyłością. Normy ustalone przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) przedstawiają się następująco:

- ❑ <18,5 kg/m² wskazuje na niedowagę,
- ❑ 18,5-24,9 kg/m² to wartości prawidłowe,
- ❑ 25-29,9 kg/m² oznacza nadwagę,
- ❑ Wartości 30-34,9 kg/m² oraz 35-39,9 kg/m² to odpowiednio otyłość I i II stopnia.

Występowanie nadwagi i otyłości związane jest z istotnie wyższym ryzykiem wystąpienia chorób cywilizacyjnych (układu krążenia, nadciśnienia, dyslipidemii, niektórych nowotworów). Na rycinie 1. przedstawiono rozkład zakresów BMI badanych kierowców. Mężczyźni w większości (68%) charakteryzowali się wskaźnikiem BMI przekraczającym wartości prawidłowe. U 38% respondentów ujawniono nadwagę, 25% cechowała otyłość I stopnia, a 5% otyłość II stopnia. Wartości prawidłowe odnotowano jedynie u 1/3 badanych.

Rycina 1. ROZKŁAD ZAKRESÓW BMI BADANYCH KIEROWCÓW (n=116)



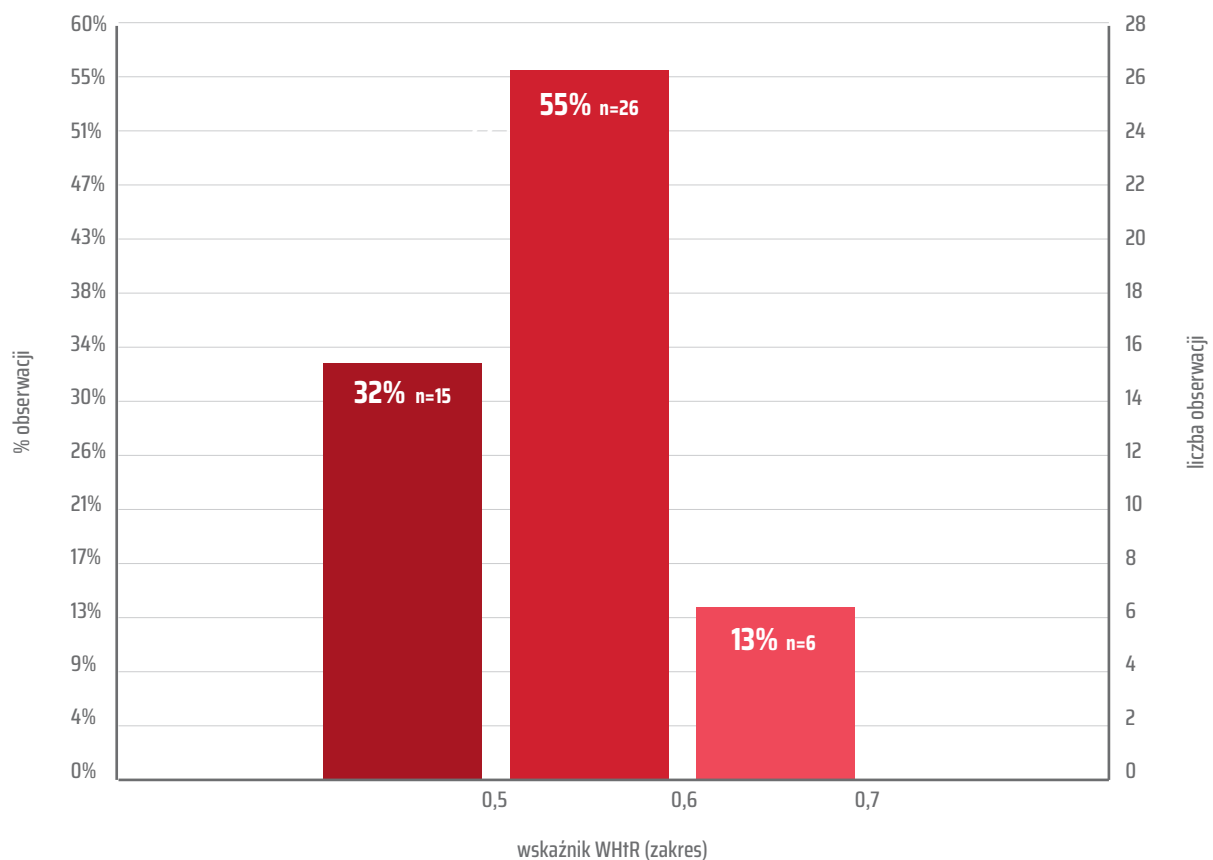
5.

WSKAŹNIK WHtR (WAIST-TO-HEIGHT RATIO) JAKO WYZNACZNIK RYZYKA SERCOWO-NACZYNIOWEGO

WHtR (Waist-to-height ratio) jest wskaźnikiem zdefiniowanym, jako stosunek obwodu talii do wzrostu mierzonych w tych samych jednostkach. Według badaczy, uważany jest za jeden z lepszych wskaźników przewidujący możliwość pojawienia się chorób o charakterze sercowo-naczyniowym. Wartość 0,5 uznaje się za wartość graniczną świadczącą o zwiększonym ryzyku. Średnia wartość WHtR wśród badanych kierowców wynosiła 0,53 (od 0,4 do 0,7).

Na rycinie 2. przedstawiono rozkład zakresów WHtR w badanej grupie kierowców. U zdecydowanej większości wskaźnik WHtR charakteryzował się wartością powyżej 0,5 (68%) z czego 13 % stanowili mężczyźni z odnotowanym wskaźnikiem powyżej 0,6. Wartości prawidłowe obserwowano jedynie u ok. 1/3 badanych.

Rycina 2. ROZKŁAD ZAKRESÓW WHtR BADANYCH KIEROWCÓW (n=47)





6.

ANALIZA SKŁADU CIAŁA BADANYCH KIEROWCÓW

W tabeli 2. przedstawiono skład ciała badanych kierowców. Średnia zawartość tkanki tłuszczowej wynosiła 20% (od 5 do 41%), natomiast masa tej tkanki kształtowała się na średnim poziomie 18 kg (od 3 do 54 kg). Wg wartości referencyjnych wśród mężczyzn w grupie wiekowej 20-39 lat, średni poziom tłuszczu w ciele powinien wynosić między 7 a 20%. Wartości wyższe świadczą o ryzyku nadwagi lub otyłości.

Wskaźnik zawartości tłuszczu trzewnego (WF) wynosił u badanych kierowców średnio 7 (1 do 23).

Wartości referencyjne WF kształtują się między 1 a 12. Wartości przekraczające te poziomy świadczą o nadmiarze tkanki tłuszczowej, która otacza narządy wewnętrzne w okolicach trzewia oraz o zagrożeniu otyłością centralną. Istnieje związek między otyłością brzuszną a chorobami układu krążenia, wysokim ciśnieniem krwi, cukrzycą typu 2, wysokim poziomem cholesterolu. Poziomy takie obserwowano u 10% przebadanych kierowców (rycina 3).

Średnia całkowita zawartość wody w organizmie badanych mężczyzn kształtowała się na poziomie 48 kg (od 20 do 83 kg). Stosunek beztłuszczowej masy ciała do masy tkanki tłuszczowej (FFM/FM) wynosił średnio 5 (od 1 do 19).

Rycina 3. ROZKŁAD ZAKRESÓW WSKAŹNIKA WISCERALNEGO BADANYCH KIEROWCÓW (N=114)

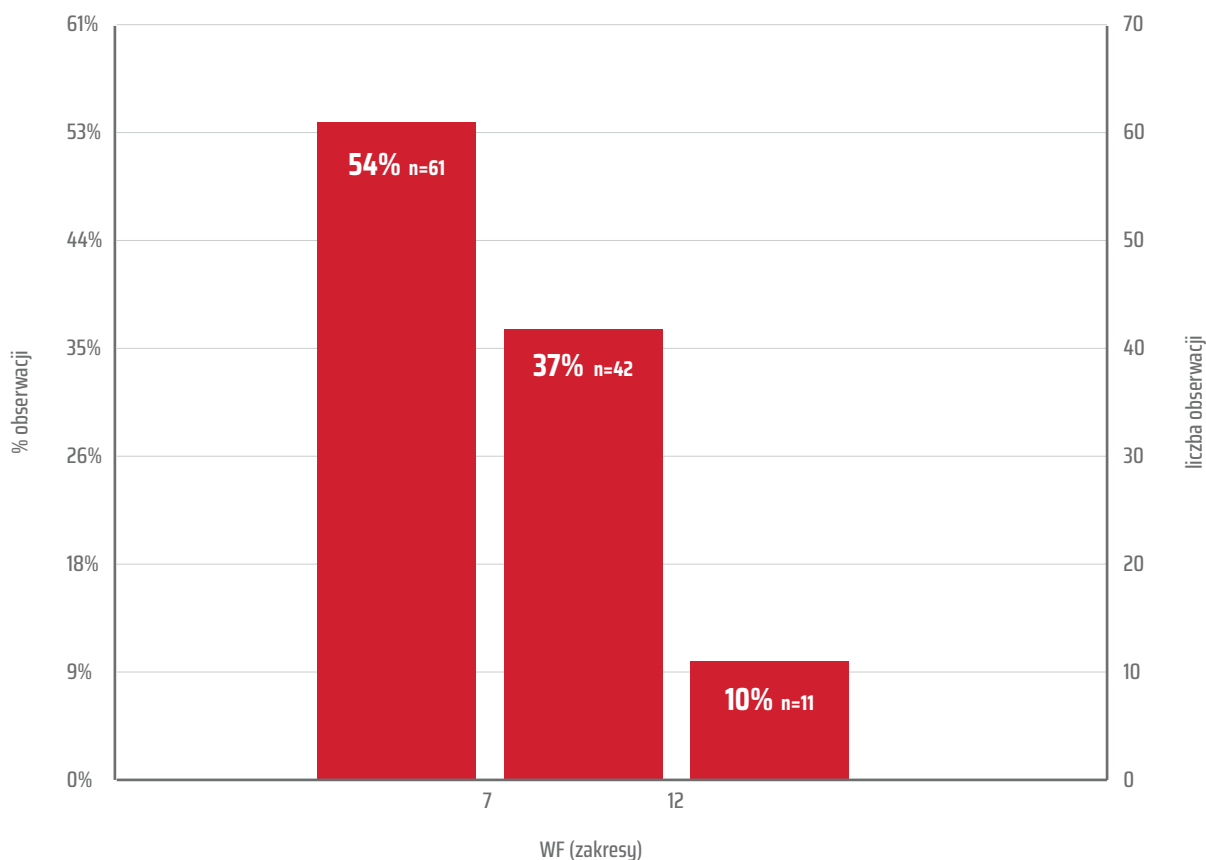


Tabela 2. SKŁAD CIAŁA BADANYCH KIEROWCÓW

	Średnia	Mediana	Minimum	Maksimum	Odchylenie standardowe	Błąd standardowy
Zawartość tkanki tłuszczowej FM (%)	20	20	5	41	6,94	0,64
Masa tkanki tłuszczowej FM (kg)	18	17	3	54	8,73	0,81
Masa mięśniowa MM (kg)	67	65	40	91	8,78	1,17
Wskaźnik zawartości tłuszczu trzewnego WF (visceralfat)	7	7	1	23	4,32	0,40
Bez tłuszczowa masa ciała FFM (kg)	70	69	42	95	9,11	0,85
FFM/FM (-)	5	4	1	19	3,27	0,30
Całkowita zawartość wody w organizmie TBW (kg)	47	48	20	83	11,58	1,08

7.

CAŁODOBOWE ZAPOTRZEBOWANIE ENERGETYCZNE KIEROWCÓW

CPM (całkowita przemiana materii), czyli całodobowy wydatek energetyczny człowieka obejmuje ogół przemian metabolicznych zachodzących w organizmie związanych z podtrzymywaniem życia, utrzymaniem stałej ciepłoty ciała, trawieniem spożywanego pokarmu. Uwzględnia przede wszystkim wykonywanie różnorodnych czynności w ciągu dnia, w tym aktywność fizyczną. Natężenie CPM zależy m.in. od charakteru pracy i warunków jej wykonywania. W przypadku kierowców samochodów ciężarowych jest to bardzo lekki stopień uciążliwości pracy, więc wydatkują niewielką ilość energii. Ich CPM i zapotrzebowanie energetyczne powinno być stosunkowo niskie.

Całkowitą przemianę materii wylicza się na podstawie wartości podstawowej przemiany materii (PPM), otrzymanej ze wzoru przedstawionego pod tabelą 3. oraz wskaźnika aktywności fizycznej (PAL), który dla kierowców samochodów ciężarowych został oszacowany na 1,3 (na poziomie niskim).

W tabeli 3. przedstawiono obliczone na podstawie wzoru Harrisa-Benedicta podstawową przemianę materii badanych mężczyzn oraz ich całodobowe zapotrzebowanie energetyczne, przy uwzględnieniu PAL = 1,3. Średnia wartość podstawowej przemiany Spis materii u badanych kierowców kształtowała się na poziomie 1920 kcal (od 1114 do 2573 kcal). Całkowita przemiana materii wynosiła średnio 2497 kcal (od 1449 do 3345 kcal). Taką wartością energetyczną powinna charakteryzować się zwyczajowa dieta badanych. Wartości ją przewyższające zwiększają ryzyko nadwagi i otyłości.

Tabela 3. SZACOWANE CAŁODOBOWE ZAPOTRZEBOWANIE ENERGETYCZNE I JEGO SKŁADOWE BADANYCH KIEROWCÓW

	Średnia	Mediana	Minimum	Maksimum	Odchylenie standardowe	Błąd standardowy
Podstawowa przemiana materii (PPM) * (KCAL)	1920	1889	1114	2573	253,75	23,56
Całkowita przemiana materii (CPM) ** (KCAL)	2497	2456	1449	3345	329,87	30,63

* PPM (kcal)= 66,47 + (13,75 x waga w kg) + (5 x wzrost w cm) - (6,75 x wiek) dla mężczyzn (wzór-Harrisa Benedicta)

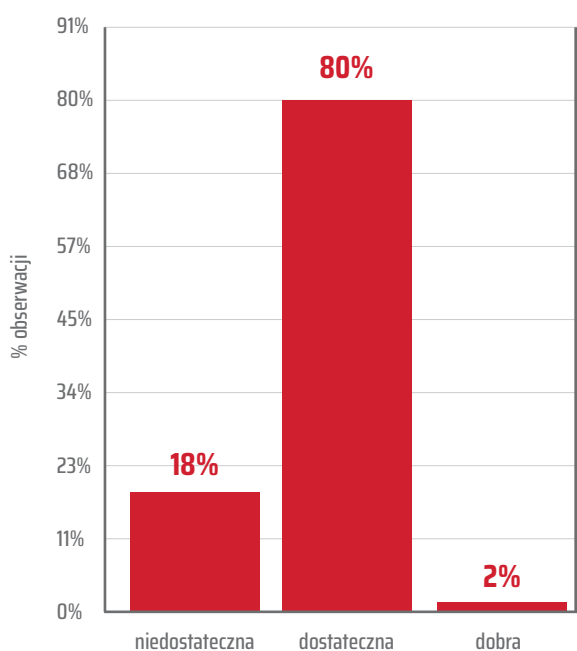
* CPM (kcal)=PPM x PAL(1,4)

POZIOM WIEDZY ŻYWIENIOWEJ BADANYCH

8.

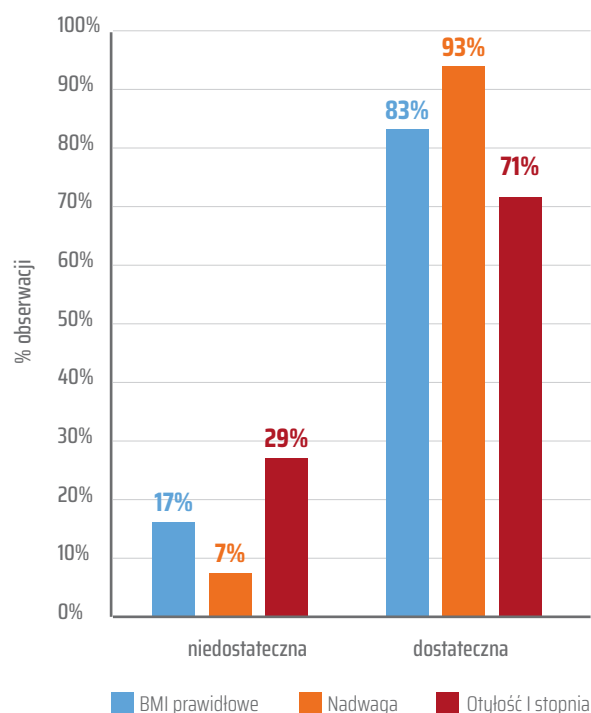
Do oceny poziomu wiedzy żywieniowej wykorzystane zostały 23 stwierdzenia o różnym stopniu trudności. Każde ze stwierdzeń miało trzy możliwości odpowiedzi „prawda”, „fałsz” oraz „trudno powiedzieć”. Za poprawną odpowiedź („prawda” lub „fałsz”) respondent otrzymywał 1 punkt, odpowiedzi błędnej i „trudno powiedzieć” odpowiadało 0 punktów. Suma punktów była przypisywana do trzech kategorii wiedzy – „nieдостateczna” – poniżej 8 punktów, „dostateczna” 8-17 i „dobra” powyżej 18. Średnia suma punktów respondentów wyniosła 11 (od 3 do 19), co świadczyło o dostatecznym poziomie wiedzy respondentów. Na rycinie 5. zobrazowano poziom wiedzy żywieniowej badanych w zależności od poziomu wskaźnika BMI.

Rycina 4. ROZKŁAD PROCENTOWY POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII WIEDZY WŚRÓD RESPONDENTÓW (n=50).



Poziom wiedzy żywieniowej

Rycina 5. POZIOM WIEDZY ŻYWIENIOWEJ Z PODZIAŁEM NA POSZCZEGÓLNE KATEGORIE BMI (n=50).



Poziom wiedzy żywieniowej

Nieдостateczną wiedzę żywieniową zanotowano u 36 % badanych z nadwagą lub otyłością I stopnia. Podczas gdy dostateczną wiedzę żywieniową miało 83% respondentów z prawidłowym BMI a tylko 17% z nieprawidłowym.

Wpływ wiedzy na zachowania żywieniowe badanych uwidocznił się podczas oceny ich poglądów i opinii na temat żywienia. Należy podkreślić, że pomimo widocznego wpływu poziomu wiedzy na wskaźnik BMI, nie likwidowała ona całkowicie problemu ryzyka nadwagi i otyłości u kierowców, która jest uwarunkowana złożonością procesu kształtowania zachowań żywieniowych. Podstawowymi czynnikami, które wpływają na zachowania żywieniowe są: poglądy żywieniowe, obecne nawyki, charakter pracy i motywacja (zarówno wewnętrzna jak i zewnętrzna). Istotne jest podwyższenie świadomości problemu otyłości i chorób cywilizacyjnych, które występują wśród kierowców zawodowych. Wzrost wiedzy żywieniowej z pewnością przyczyni się do poprawy jakości życia i bezpieczeństwa w tej grupie zawodowej.



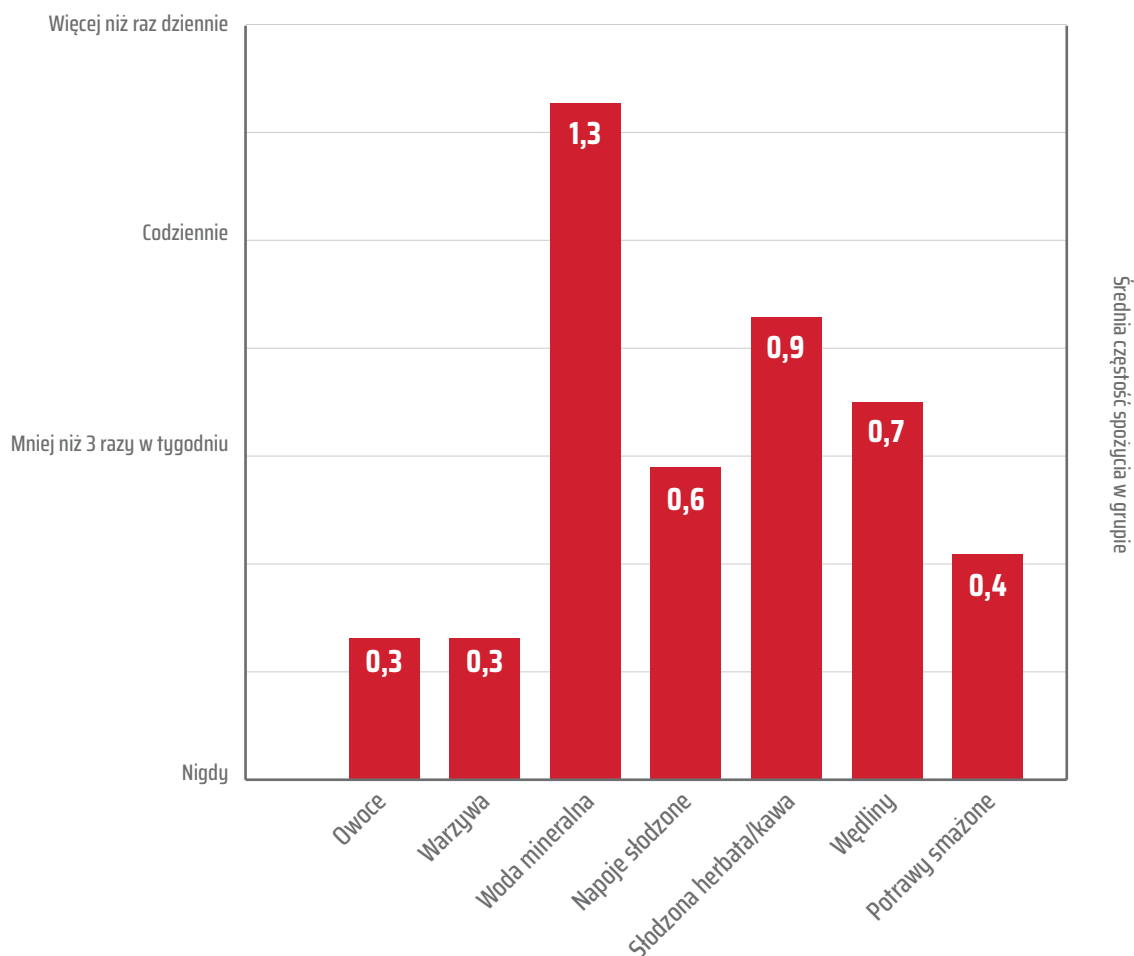
CZĘSTOŚĆ SPOŻYCIA WYBRANYCH GRUP PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

9.

Analiza częstości spożycia dostarczyła informacji na temat zróżnicowania diety oraz jej składu jakościowego. Do oceny spożycia różnych grup produktów posłużył zmodyfikowany kwestionariusz komPAN. Pytania miały charakter skali z rosnącą częstotliwością spożycia od „nigdy” do „kilka razy w ciągu dnia”. Poszczególnym kategoriom przypisane zostały krotności umożliwiające ujednocnienie sposobu opracowania i interpretacji odpowiedzi respondentów do dziennego spożycia. Linia odniesienia na rycinie odpowiada spożyciu produktu z danej grupy z częstością raz dziennie.

Na podstawie poniższej ryciny można określić podstawowe błędy dotyczące częstości spożycia w badanej grupie 55 mężczyzn. Grupa owoców i warzyw uzyskała jednakowe wyniki spożycia poniżej 3 razy w tygodniu. Porównując ten wynik do podstawowych zaleceń żywieniowych, można zauważyć zdecydowanie zbyt niskie spożycie produktów z tych grup. Powinno ono kształtować się na poziomie minimum 3 porcji warzyw i 1 porcji owoców dziennie. Należy zwrócić szczególną uwagę na spożywane napoje, wśród których bardzo często występują słodzone kawy i herbaty – nie podnoszą one wartości odżywczej diety, przy jednoczesnym zwiększeniu podaży energii.

Rycina 6. ŚREDNIA CZĘSTOŚĆ SPOŻYCIA PRODUKTÓW Z WYBRANYCH GRUP ŻYWNOŚCI (n=55).

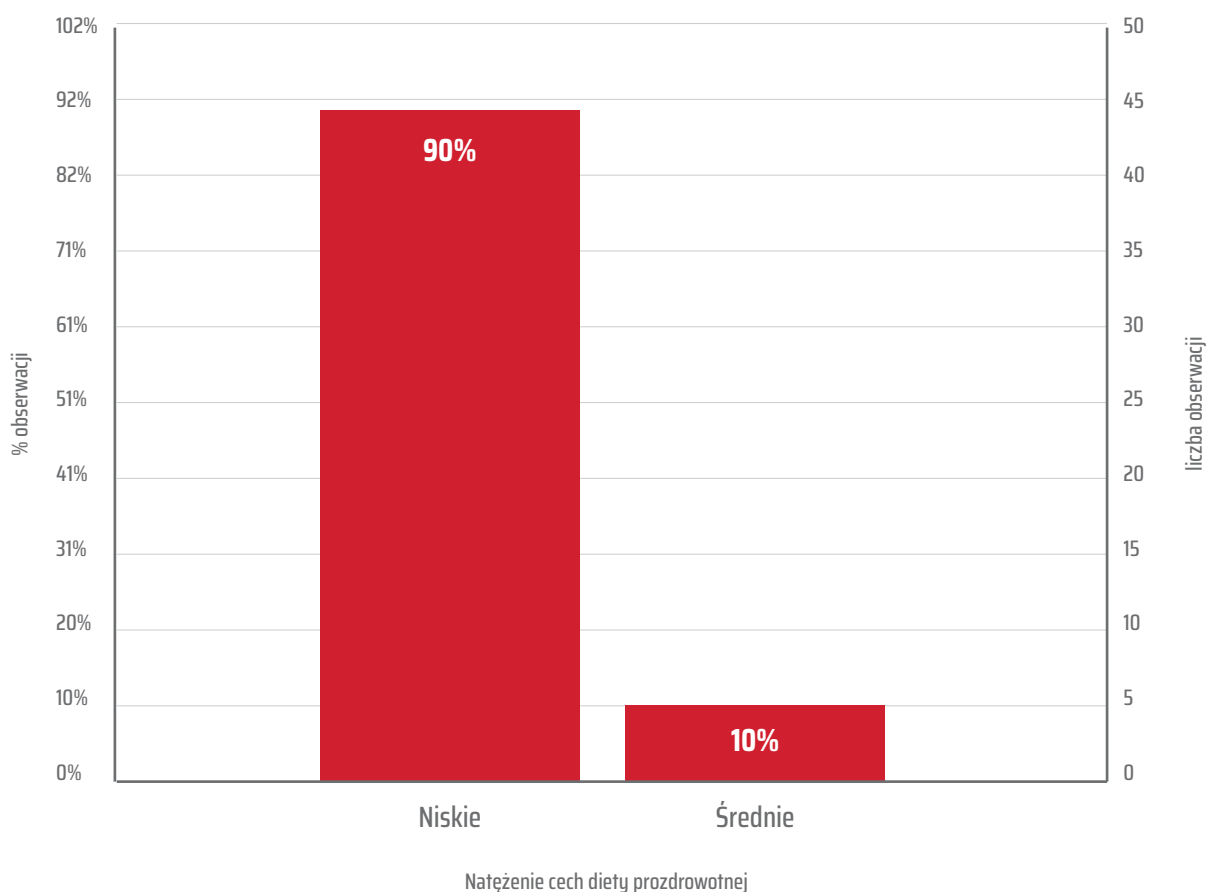


9.1

INDEKS PROZDROWOTNEJ DIETY

Na podstawie określonej częstotliwości spożycia w celu kompleksowej oceny jakości diety został użyty wskaźnik diety prozdrowotnej (pHDI-10; indeks prozdrowotnej diety). Składają się na niego różne grupy produktów (mleko i fermentowane produkty mleczne, potrawy z białego mięsa, ryby, jaja, nasiona roślin strączkowych, woda mineralna, owoce, warzywa i soki owocowe/warzywne, produkty zbożowe z pełnego ziarna) wykazujące korzystny wpływ na zdrowie człowieka. Indeksy obliczono na podstawie częstotliwości spożycia (krotność/dzień) odpowiednich grup produktów. Wraz ze wzrostem wartości indeksu, wzrasta natężenie cech diety prozdrowotnej związane z częstotliwością spożycia produktów o charakterze prozdrowotnym.

Rycina 7. ROZKŁAD POZIOMÓW NATĘŻENIA CECH DIETY PROZDROWOTNEJ (n=49).



Wśród grupy 49 osób jedynie 10% badanych osiągnęło średnie natężenie cech diety prozdrowotnej. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż żaden z respondentów nie uplasował się w grupie o wysokim wskaźniku. Średnia ilość punktów wszystkich kierowców wyniosła 21, co klasyfikuje wynik do kategorii o niskim natężeniu cech diety korzystnej dla zdrowia. Wskazuje to na niskie spożycie warzyw i owoców, nasion roślin strączkowych, produktów zbożowych z pełnego ziarna oraz ryb. Na obniżenie wskaźnika ma również wpływ spożywanie dużej ilości słodzonych napojów, potraw smażonych oraz produktów przetworzonych.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

10.

- Ocena stanu odżywienia wskaźnikiem BMI ujawniła, że blisko 40% mężczyzn miało nadwagę, u 30% notowano otyłość I lub II stopnia.
- U 68% badanych kierowców odnotowano wskaźnik WHtR o wartości powyżej 0,5; świadczący o ryzyku wystąpienia chorób sercowo-naczyniowych.
- U 90% badanych kierowców zaobserwowano niskie natężenie cech diety prozdrowotnej polegającej na spożywaniu mleka i fermentowanych produktów mlecznych, potraw z białego mięsa, ryb, jaj, nasion roślin strączkowych, wody mineralnej, owoców, warzyw i soków owocowo/warzywnych i produktów zbożowych z pełnego ziarna.
- Poziom wiedzy żywieniowej badanych kierowców istotnie wpłynął na ryzyko podwyższonego wskaźnika masy ciała (BMI), przy czym 18% respondentów nie posiadało jej na wystarczającym minimalnym poziomie, co wskazuje na potrzebę prowadzenia polityki informacyjno-edukacyjnej w tej grupie.

PODZIĘKOWANIA

11.

SŁOWO OD KOŁA NAUKOWEGO DIETETYKÓW UNIwersytetu PRZYRODNICZEGO W POZNANIU

Pragniemy podziękować Fundacji Truckers Life za współpracę i umożliwienie nam przeprowadzenia badań w grupie polskich kierowców zawodowych.

Serdeczne podziękowania także dla członkiń Koła Naukowego Dietetyków Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu: Marty Molskiej, Doroty Gumieł, Wioletty Miernickiej, Dobrochny Kwarty, a także dla doktorantki w Instytucie Żywności Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu: mgr Aleksandry Derdy-Bykowskiej oraz praktykantce Erasmus+ mgr Teresii Gathige, za udział w zbieraniu danych podczas wydarzeń dedykowanych kierowcom samochodów ciężarowych organizowanych przez Fundację Truckers Life.

12.

PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI DLA KIEROWCÓW

12.1.

CO WARTO SPOŻYWAĆ W TRASIE?

Chleb razowy na zakwasie – bogaty w składniki mineralne oraz błonnik, dzięki czemu szybko syci, a także poprawia funkcjonowanie przewodu pokarmowego. Pomaga zapobiegać chorobom układu krążenia.

Płatki owsiane – polecane przy redukcji masy ciała. Pomagają usuwać złoże cholesterolowe z naczyń krwionośnych, zawierają dużo błonnika, nie psują się. Są proste w przygotowaniu.

Miód – zamiennik cukru i słodczy. Wystarczy 1 łyżka, by zaspokoić chęć na słodczy.

Kasze, ryż – są to suche produkty, które mogą być długo przechowywane, podobnie jak płatki owsiane. Stanowią dobre źródło węglowodanów złożonych, które powinny dominować w codziennej diecie. Doskonała baza zarówno na sałatkę, jak i na obiad. Ugotowanie woreczka naturalnego ryżu to 30 minut.

Warzywa i owoce – zawierają dużo błonnika, który usprawnia pracę jelit. Są bogatym źródłem wielu witamin i składników mineralnych koniecznych do prawidłowego funkcjonowania organizmu. Zaspokajają apetyt na słodczy. Najlepsze w formie świeżej, ale mogą być konserwowe na sałatkę (warzywa), suszone na przekąskę (owoce).

Orzechy i nasiona – stanowią źródło nienasyconych kwasów tłuszczowych. Warto po nie sięgać w czasie głodu lub stosować jako dodatek do jogurtów czy sałatek.

Woda – najlepiej mineralna, niegazowana. Konieczne jest uzupełnianie płynów w ciągu dnia. Normą potrzebną do prawidłowego nawodnienia i funkcjonowania organizmu jest średnio 1,5-2 L. Woda poprawia koncentrację podczas jazdy i zapobiega zmęczeniu.

CZEGO UNIKAĆ W TRASIE?

12.2.

Napoje energetyczne – są źródłem cukru, zbędnych kalorii, a wiele z nich zawiera sztuczne dodatki podrażniające układ pokarmowy. Dają chwilowe uczucie pobudzenia. Mogą uzależniać.

Żywność typu fast-food – bogate źródło tzw. pustych kalorii i tłuszczu. Nie dają uczucia sytości. Należy sięgać po alternatywy – przykładowo zamiast frytek – gotowane ziemniaki, zamiast panierowanego mięsa smażonego na głębokim tłuszczu – grillowane mięso bez panierki.

Napoje słodzone – zawierają dużo cukru, nie nawadniają prawidłowo organizmu. Najlepszym zamiennikiem woda.

Słodczy – źródło łatwo dostępnych cukrów prostych. Sprzyjają powstawaniu otyłości i cukrzycy typu II. Alternatywa – świeże owoce i warzywa. Jeżeli nie mamy do nich dostępu – suszone owoce bez dodatku cukru, orzechy, nasiona.

OD 2013 ROKU DBAMY O ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCÓW ORAZ PODRÓŻNYCH



BADAMY I ANALIZUJEMY STAN
ZDROWIA KIEROWCÓW



BUDUJEMY PRZYPARKINGOWE
SIŁOWNIE PLENEROWE



EDUKUJEMY I DOSTARCZAMY
NARZĘDZIA DO ZMIANY NAWYKÓW
I POPRAWY STYLU ŻYCIA



PODPOWIADAMY JAK ŻYĆ ZDROWO
I AKTYWNIEM W PODRÓŻY!



Wybudowaliśmy
przeszło 100 siłowni
przy parkingach.

Zdiagnozowaliśmy stan
zdrowia i zmotywowaliśmy
do zmiany stylu życia
tysiące kierowców.



POMÓŻ NAM ZROBIĆ JESZCZE WIĘCEJ DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA NA DROGACH!

CSR

Zmiana stylu życia kierowców ma realny wpływ na poprawę poziomu bezpieczeństwa na polskich i europejskich drogach. Dlatego promujemy zdrowie i bezpieczeństwo w branży transportu drogowego.

Nasze działania stanowią wsparcie obszaru CSR wielu firm.

NASI PARTNERZY:



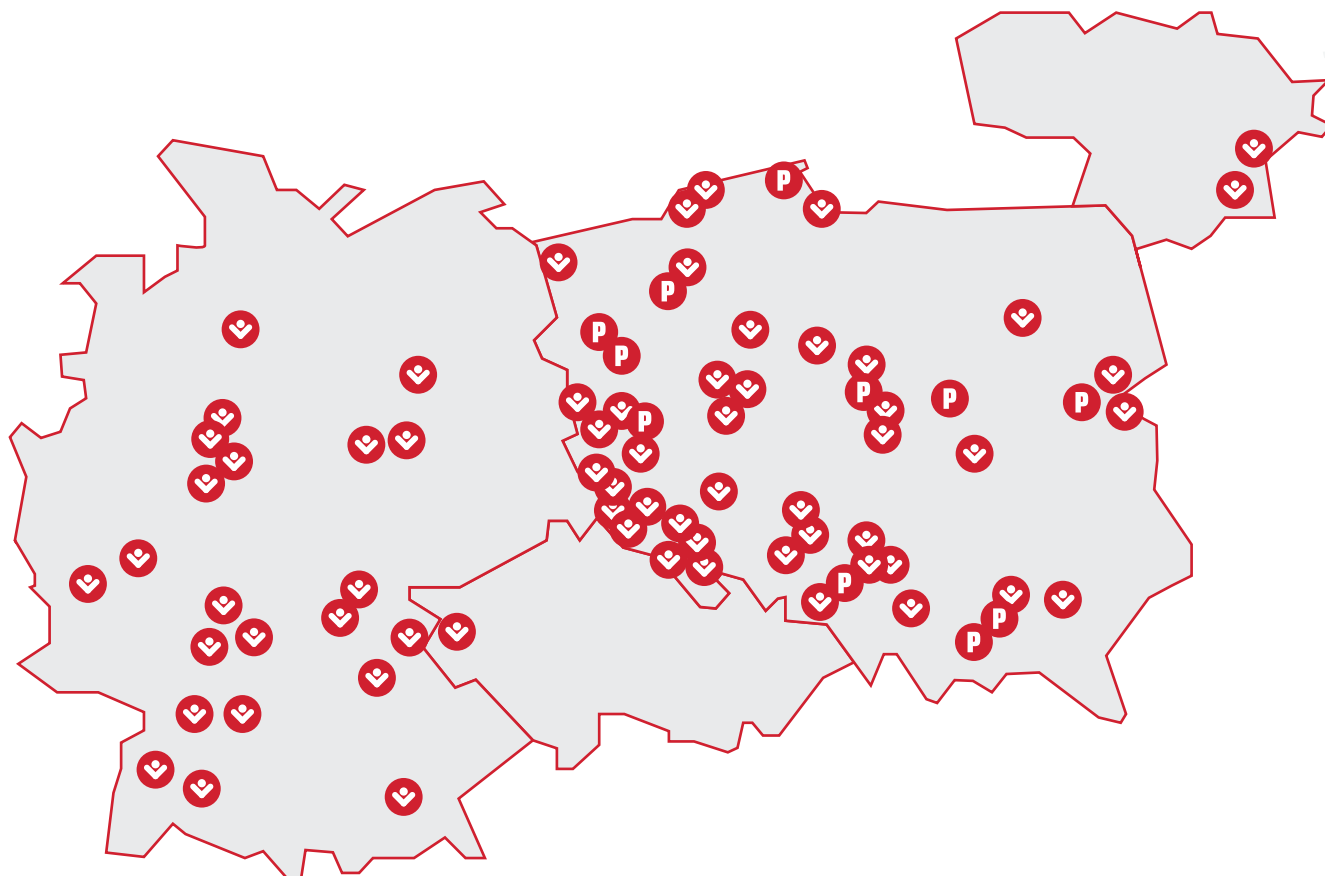
Raben

*your partner
in logistics*



MAPA NASZYCH SIŁOWNI

Wybudowaliśmy ponad 100 parków treningowych dla kierowców w Europie.
Siłownie przyparkingowe pomagają kierowcom zachować dobrą kondycję, zapobiegają najczęstszym chorobom zawodowym i sprzyjają poprawie koncentracji koniecznej do bezpiecznej jazdy.

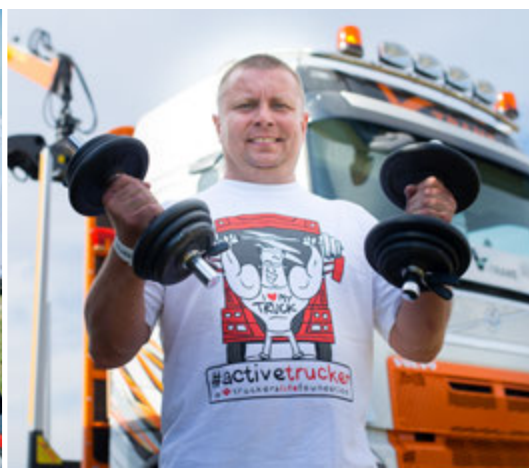


Siłownie własne



Siłownie partnerskie

Lokalizacje wszystkich siłowni dostępne w aplikacji **#ACTIVETRUCKER**
Zeskanuj kod i pobierz aplikację:





PODRÓŻUJ BEZPIECZNIE

PODARUJ **1%** NA ZDROWIE I ŻYCIE KIEROWCÓW

KRS 0000456520

Dzięki Twojej pomocy możemy zrobić jeszcze więcej dla poprawy bezpieczeństwa na drogach!



FUNDACJA TRUCKERS LIFE

Wysoka, ul. Brzozowa 2/9
52-200 Wrocław, Polska

+48 71 733 35 55
info@truckerslife.eu

www.truckerslife.eu