

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski. Wydział Nauk Społecznych

ALEKSANDRA ŁUCZAK

ola.szweda@uwm.edu.pl

*Czynniki stresogenne i sytuacje trudne
oraz ich związek z emocjonalnym i nawykowym
przejadaniem się i jego konsekwencjami
w grupie kierowców samochodów ciężarowych*

Stressors, Difficult Situations and Their Relationship with Emotional
and Habitual Overeating and Its Consequences in a Group of Truck Drivers

STRESZCZENIE

Kierowcy samochodów ciężarowych to jedna z grup zawodowych, która ze względu na charakter pracy jest szczególnie narażona na pojawianie się licznych zagrożeń i sytuacji trudnych. Jednocześnie jest to jedna z grup zawodowych, w których poziom nadwagi i otyłości jest bardzo wysoki w porównaniu z pozostałą częścią społeczeństwa, co może być wynikiem m.in. przejadania się, które może mieć charakter zarówno nawykowy, jak i emocjonalny. Celem pracy było zbadanie i opisanie czynników stresujących i sytuacji trudnych w pracy kierowców samochodów ciężarowych oraz ich związku z emocjonalnym i nawykowym spożywaniem nadmiernej ilości jedzenia. Grupę osób badanych stanowiło 250 kierowców ($M=42$, $SD=19$). Badania przeprowadzono na parkingach zlokalizowanych przy głównych szlakach transportowych Polski w czasie wolnym od pracy – najczęściej w przerwach między kolejnymi przejazdami. Uzyskane wyniki wskazują, że w grupie kierowców samochodów ciężarowych przejadanie się częściej ma charakter nawykowy niż emocjonalny. Nawykowe spożywanie nadmiernej ilości pokarmów ma silny związek z występowaniem nadmiernej masy ciała w tej grupie zawodowej.

Słowa kluczowe: kierowcy samochodów ciężarowych; emocjonalne przejadanie się; nawykowe przejadanie się; stres; sytuacje trudne

CZYNNIKI STRESUJĄCE I SYTUACJE TRUDNE W PRACY KIEROWCY

Osoby zatrudnione na stanowisku kierowcy stanowią jedną z liczniejszych grup zawodowych w Polsce i na świecie (Mitraszewska 2012; Shattell i in. 2012). Do osób tych zaliczani są m.in. kierowcy taksówek, autobusów oraz samochodów ciężarowych. Praca kierowcy samochodu ciężarowego związana jest z występowaniem licznych sytuacji trudnych i nieprzewidywalnych oraz wielu czynników stresogennych (Koslowsky 1997; Orris i in. 1997; Hennessy i in. 2000; Wicher 2002; Gill, Wijk 2004; Rączkowski 2007; Saltzman, Belzer 2007; Starowski, Bińczak, Zwierzycki 2007; Merecz, Waszkowska 2008; Wągrowska-Koski 2008). W zawodzie tym wykonywanie zadań wymagane jest najczęściej w nieprzekraczalnych terminach, przy realizacji których istnieją liczne przeszkody, takie jak np. opóźnienia w spedycji czy utrudnienia w ruchu drogowym (Merecz, Waszkowska 2008). Ponadto konieczność godzenia sprzecznych wymagań wynikających z regulaminu pracy oraz z obowiązków pochodzących od pracodawcy lub spedytora jest często odbierana jako sytuacja trudna i stresująca. Podobnie liczne uciążliwości fizyczne, takie jak hałas, drgania mechaniczne, wymuszona pozycja ciała (Poulton 1987; Widerszal-Bazyl 1997; Rączkowski 2007; Wągrowska-Koski 2008), mogą być bardzo męczące, a przez to mogą one prowadzić do wystąpienia stresu.

Jednym z najważniejszych czynników stresujących w pracy kierowcy prowadzącego pojazd ważący kilka- lub kilkadziesiąt ton jest świadomość odpowiedzialności, i to nie tylko za samochód i przewożony nim towar, ale przede wszystkim za życie innych uczestników ruchu drogowego i swoje (Wągrowska-Koski 2008). Najmniejszy błąd może bowiem kosztować utratę życia bądź zdrowia własnego i wielu innych osób (NIOSH 2004, za: Krueger i in. 2007; Zużewicz, Łuczak, Najmiec 2007). Poza tym poczucie niemożności kontrolowania tego, co może zdarzyć się na drodze w trakcie prowadzenia pojazdu, dla wielu kierowców jest trudne i stresujące. Praca osób zatrudnionych na stanowisku kierowcy, zwłaszcza jeżdżących na trasach międzynarodowych, wiąże się także z długimi okresami przebywania z dala od bliskich osób (Saltzman, Belzer 2007). Taka rozłąka może powodować, że kierowca ma problemy z godzeniem obowiązków rodzinnych i zawodowych (Schultz, Schultz 2006), może też odczuwać samotność i brak wsparcia. Dodatkowo poczucie samotności i braku wsparcia (zarówno emocjonalnego, jak i instrumentalnego) potęgować może fakt, że najczęściej kierowcy jeżdżą sami, podwójne obsady zdarzają się zdecydowanie rzadziej. I choć różni kierowcy często wzajemnie sobie pomagają, to jeżdżąc samemu, kierowca nigdy nie może mieć pewności, że w trudnej sytuacji, kiedy będzie potrzebował wsparcia, dostępny będzie ktoś, kto mu pomoże.

Czynnikiem, który sam w sobie może być źródłem stresu lub może nasilać stres już istniejący, jest konieczność wykonywania pracy w godzinach noc-

nych oraz zmienność pracy. Taki system dotyczy zwłaszcza osób pracujących na trasach międzynarodowych oraz krajowych, w których trzeba przejechać wiele kilometrów i dotrzeć do celu o określonej godzinie. Konieczność pracy w różnych porach doby nie jest natomiast obojętna dla funkcjonowania człowieka i dla jego stanu zdrowia (Gadzicka 2008). Nieregularne godziny aktywności mogą bowiem prowadzić do nieprawidłowego funkcjonowania wielu funkcji fizjologicznych i do zaburzeń lub odwrócenia rytmu biologicznego. Sytuacja taka, zwłaszcza jeśli trwa dłużej, może skutkować pojawieniem się zmęczenia przewlekłego i zaburzeń snu (Bortkiewicz 2008). Ponadto konsekwencją braku regularnych godzin pracy jest brak możliwości spożywania regularnych posiłków, co często – obok stresu i towarzyszących mu negatywnych emocji – jest jedną z głównych przyczyn spożywania nadmiernej ilości jedzenia.

EMOCJONALNE I NAWYKOWE SPOŻYWANIE NADMIERNEJ ILOŚCI JEDZENIA

Nadmierne spożywanie jedzenia jest problemem wieloaspektowym i jest uwarunkowane różnymi czynnikami, wśród których można wyróżnić m.in. determinanty biologiczne i psychologiczne (Ogińska-Bulik 2004). Biologiczne przyczyny nadmiernego jedzenia to m.in. uszkodzenia ośrodków głodu i sytości w podwzgórzu (Ogińska-Bulik 2004), zaburzenia funkcjonowania płatów czołowych bądź anomalie na poziomie genów związane głównie z przekąźnictwem dopaminy i serotoniny (Mroczkowska, Ziółkowska, Cwojdzńska 2007).

Obecnie jednak, w dobie powszechnej dostępności artykułów spożywczych, kiedy coraz częściej jedzenie służy nie tylko zaspokojeniu głodu, ale również wielu potrzeb psychicznych, coraz częściej problem przejadania się ma podłoże pozabiologiczne. Spożywanie większej ilości jedzenia, niż jest potrzebna do prawidłowego i optymalnego funkcjonowania organizmu, może mieć charakter zarówno emocjonalny, jak i nawykowy (Willenbring, Levine, Morley 1986; Stone, Brownell 1994; Ogińska-Bulik 2004; Torres, Nowson 2007; Davis, Carter 2009; Yeomans, Coughlan 2009). W przypadku przejadania się emocjonalnego jedzenie pomaga w radzeniu sobie z napięciem, przykrymi emocjami i stresem (Meisel i in. 1990; Niewiadomska, Kulik, Hajduk 2005; Masheb, Grilo 2006). Czynność jedzenia może wtedy stanowić formę nieświadomej kompensacji pewnych potrzeb psychicznych i zachowań, których dana osoba nie potrafi zaspokoić w sposób bardziej dojrzały i adekwatny. Poza tym czynność jedzenia może kompensować takie uczucia, jak: smutek, samotność czy różnego rodzaju lęki i niepowodzenia. Dlatego tak często znalezienie się w trudnej sytuacji, która jest źródłem stresu (Meisel i in. 1990) i negatywnych emocji, sprzyja niekontrolowanemu sięganiu po jedzenie. Takie zachowanie natomiast często powoduje złość, frustrację i poczucie bezsilności, które z kolei sprzyjają zajądaniu problemów. W ten sposób może powstawać mechanizm tzw. błędnego koła.

Okresowe lub stałe braki zdolności do hamowania się w przyjmowaniu pokarmów mogą także mieć charakter nawykowy. Jedną z głównych przyczyn takiego zachowania jest łatwa i powszechna dostępność jedzenia oraz fakt, że jest ono społecznie akceptowaną formą rozładowania napięcia i obniżenia (przynajmniej na chwilę) stresu (Radoszewska 1995; Ogińska-Bulik, Chanduszko-Salska 2000a; Ogińska-Bulik 2004). Jednak z czasem taki sposób postępowania w sytuacjach trudnych i niekomfortowych może się utrwalić, przekształcić w nawyk (Ogińska-Bulik 2004) i prowadzić do nawykowego spożywania zbyt dużej ilości pożywienia. Poza tym czynność spożywania nadmiernej ilości jedzenia o charakterze nawykowym może być sposobem radzenia sobie z nudą, sennością i brakiem innej, bardziej kreatywnej możliwości zagospodarowania wolnego czasu.

Z przeglądu literatury wynika, że znaczna część osób zatrudnionych na stanowisku kierowcy częściej niż osoby zatrudnione na innych stanowiskach wykazuje tendencję do przejadania się (Hedberg i in. 1993; Korelitz i in. 1993; Holmes, Power, Walker 1996; Jack, Piacentini, Schröder 1998; Krueger i in. 2007) i spożywania produktów o niskiej wartości odżywczej. Analiza produktów spożywanych przez kierowców wykazała bowiem, że poziom konsumpcji wysokokalorycznych przekąsek (często zakupionych na stacjach benzynowych), takich jak frytki i kiełbaski, oraz spożycie tłuszczu pochodzącego z przetworów mlecznych jest wyższy niż w pozostałej części populacji (Hedberg i in. 1993; Korelitz i in. 1993; Holmes, Power, Walker 1996; Jack, Piacentini, Schröder 1998). Zbyt niskie jest natomiast spożycie pełnowartościowych posiłków oraz owoców i warzyw (Hedberg i in. 1993). Z uwagi na fakt, że spożywane posiłki często mają niewielką wartość odżywczą, za to sporą ilość cukru i tłuszczu, przyjmowanie ich w ilości większej niż potrzebna do optymalnego funkcjonowania organizmu niesie ze sobą wiele negatywnych konsekwencji zdrowotnych.

KONSEKWENCJE EMOCJONALNEGO I NAWYKOWEGO SPOŻYWANIA NADMIERNEJ ILOŚCI JEDZENIA W GRUPIE KIEROWCÓW SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Długotrwałe, powtarzające się przejadanie się, które może mieć charakter zarówno emocjonalny, jak i nawykowy, prowadzi do pogorszenia stanu zdrowia oraz mniejszej sprawności fizycznej i psychicznej. Dzieje się tak szczególnie, kiedy rytuał nadmiernego spożywania jedzenia staje się niekontrolowanym i stałym zwyczajem, jak również wtedy, kiedy zachowanie to jest drogą ucieczki przed rozwiązywaniem problemów (Ogińska-Bulik 2004) i sytuacjami trudnymi. Regularne przejadanie się może mieć wiele negatywnych skutków w bliskiej i dalszej perspektywie czasowej. Na skutek dłuższego okresu powtarzających się epizodów spożywania zbyt dużej liczby kalorii może dojść do pojawienia się nadwagi i otyłości oraz wielu innych chorób dietozależnych (np. cukrzyca typu II, nad-

ciśnienie) (Grójec 1978; Nazar, Kociuba-Uściłko 1995; Owczarek 1995; Czerwińska i in. 2004; De Ridder, Van den Bos 2006). Najbardziej niekorzystne jest przejadanie się mające miejsce w późnych godzinach, gdyż – jak wskazują wyniki badań – dla powstawania i utrzymywania się nadmiernej masy ciała najbardziej niekorzystny wpływ ma jedzenie w godzinach wieczornych oraz nocnych (Oshida, Kutsuma, Nakajima 2013).

Wyniki badań dotyczących zachowań zdrowotnych oraz problemów zdrowotnych osób zatrudnionych na stanowisku kierowcy wskazują, że znaczna część z nich ma problemy z zaburzeniami żołądkowo-jelitowymi (Gardell, Aronsson, Barklof 1982; Anderson 1992) oraz cierpi z powodu nadwagi i otyłości (Korelitz i in. 1993; Stoohs i in. 1994; Krueger i in. 2007). Również wyniki uzyskane podczas innych badań dowodzą, że 71% spośród badanych 125 kierowców miało nadwagę lub było otyłych (Stoohs i in. 1994). Podobne wyniki uzyskali Korelitz i in. (1993), którzy zbadali 2945 kierowców ciężarówek – 40% badanych osób miało nadwagę, a 33% było otyłych. Obie wartości są znacznie wyższe niż średnie krajowe. Występowanie nadmiernej masy ciała nie pozostaje obojętne dla zdrowia i jakości pracy kierowców, gdyż może nasilać odczuwanie bólu stawów i pleców (zwłaszcza ich dolnej części) (Miyamoto i in. 2000; Tamrin i in. 2007), powodować choroby układu krążenia oraz ogólne gorsze samopoczucie i obniżenie poczucia jakości życia (Rieger i in. 2005).

Sytuację zdrowotną kierowców dodatkowo pogarsza fakt, iż w tej grupie zawodowej występuje niski poziom aktywności fizycznej (Kelly 1999). Większość kierowców jeżdżących na tzw. trasach długodystansowych nie ćwiczy regularnie. Z badań przeprowadzonych przez S. Roberts i J. York (2000) wynika, że tylko około 10% zawodowych kierowców regularnie uczestniczy w ćwiczeniach aerobowych.

W przypadku kierowców samochodów ciężarowych, którzy prowadzą pojazd ważący od kilku do kilkudziesięciu ton, również szybsze następstwa epizodu przejedzenia się mogą być niebezpieczne. Spożywanie zbyt obfitych posiłków, zwłaszcza bogatych w cukry proste, może bowiem obniżać zdolności do koncentracji uwagi, czujność i wydajność pracy oraz prowadzić do pojawiania się poczucia zmęczenia lub nadmiernej senności. Zmęczenie i senność w znacznym stopniu obniżają zdolność prowadzenia pojazdów i zwiększają ryzyko spowodowania wypadku, zranienia bądź utraty życia własnego lub innych uczestników ruchu drogowego (Sagberg 1993; Stutts i in. 2003; Radun, Radun 2006; May, Baldwin 2009; Makowiec-Dąbrowska i in. 2011; Williamson i in. 2011).

BADANIA

Celem pracy było poszerzenie dotychczasowych danych uzyskanych w poprzednich badaniach¹ terenowych i przeprowadzenie dalszych badań, w których kierowcy odpowiadali i wypełniali kwestionariusze poza gabinetami lekarskimi czy gabinetami psychologów. Z przeglądu literatury wynika, że znaczna część osób zatrudnionych na stanowisku kierowcy częściej niż osoby zatrudnione na innych stanowiskach wykazuje tendencję do spożywania nadmiernej ilości pożywienia (Hedberg i in. 1993; Korelitz i in. 1993; Holmes, Power, Walker 1996; Jack, Piacentini, Schröder 1998; Krueger i in. 2007). Brak jest jednak danych dotyczących tego, czy przejadanie się ma bardziej charakter nawykowy czy emocjonalny oraz jaki jest związek przejadania się z występowaniem czynników stresujących. Dlatego głównym celem pracy stała się próba odpowiedzi na to pytanie. Ponadto celem było sprawdzenie, czy długość tras, po których poruszają się kierowcy, różnicuje częstość przejadania się.

Grupę osób badanych stanowiło 250 kierowców ($M=42$, $SD=19$) w wieku 25–67 lat. Z uwagi na fakt, że zawód ten w zdecydowanej większości wykonywany jest przez mężczyzn, wszyscy badani byli mężczyznami. Respondenci posiadali prawo jazdy kategorii C, które uprawnia do prowadzenia pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, lub kategorii C+E – dodatkowo mogli poruszać się z przyczepą. Ponadto badane osoby aktywnie wykonywały swój zawód przynajmniej od 5 lat. Średnia długość stażu pracy osób biorących udział w badaniu wynosiła 189,11 lat ($SD=10,40$). Najkrótszy staż pracy wynosił 5 lat, najdłuższy zaś 45 lat. Na trasach międzynarodowych (długodystansowych) pracuje 147 spośród badanych kierowców, natomiast 103 jeździ w kraju. Badania przeprowadzono na parkingach zlokalizowanych przy głównych szlakach lokalizacyjnych Polski w czasie wolnym od pracy – najczęściej w przerwach między kolejnymi przejazdami. Osoby badane wyraziły zgodę na przeprowadzenie badań i zostały poinformowane o możliwości zakończenia ich w dowolnym momencie.

NARZĘDZIA BADAWCZE

Do określenia poziomu stresu badanych kierowców zastosowano Kwestionariusz do Subiektywnej Oceny Pracy autorstwa B. Dudka i in. (1999), który służy do ocenienia subiektywnej percepcji pracy. Kwestionariusz przeznaczony jest do pomiaru indywidualnego poczucia stresu zawodowego pracowników. Składa się on z 55 twierdzeń opisujących różne cechy pracy. Wskaźnikiem poziomu poczucia stresu jest suma ocen (punktów) zakreślonych przez badanego pracownika przy każdym twierdzeniu. Im jest ona wyższa, tym większe jest poczucie stre-

¹ Badania prowadzone były na mniejszej grupie osób badanych, uzupełnione zostały o dodatkowe informacje.

su badanej osoby. Uzyskane wyniki pozwalają ocenić zarówno globalny poziom stresu, jak i poziom dla każdego z 10 czynników stresogennych. Współczynnik zgodności alfa Cronbacha dla poszczególnych czynników wahał się od 0,49–0,83, a dla całego kwestionariusza wynosił 0,84, co oznacza, że kwestionariusz cechuje się dobrą rzetelnością (Dudek i in., 1999).

Do zdiagnozowania problemu spożywania nadmiernej ilości pożywienia został wykorzystany Kwestionariusz do badania Zachowań Związanych z Jedzeniem (KZZJ) autorstwa N. Ogińskiej-Bulik i L. Putyńskiego (Ogińska-Bulik 2004). Kwestionariusz KZZJ składa się z 30 twierdzeń i mierzy trzy czynniki dotyczące zachowań jedzeniowych:

- skłonność do nawykowego przejadania się,
- skłonność do emocjonalnego przejadania się,
- skłonność do restrykcji dietetycznych.

Przy każdym twierdzeniu badane osoby mogły zaznaczyć odpowiedź tak lub nie. Wysoki wynik uzyskany w kwestionariuszu świadczy o nieprawidłowych zachowaniach żywieniowych, tj. tendencji do przejadania się bądź powstrzymywania się od jedzenia (Ogińska-Bulik 2004). Na potrzeby niniejszych analiz wykorzystano dwie skale z kwestionariusza: skłonność do nawykowego przejadania się oraz skłonność do emocjonalnego przejadania się.

Zastosowanym narzędziem badawczym był wywiad ustrukturalizowany, który pozwolił uzyskać dodatkowe informacje niewystępujące w kwestionariuszach.

WYNIKI BADAŃ

Analizy statystyczne zostały wykonane przy pomocy komputerowego programu statystycznego Statistica 10.0. Wyniki przeprowadzonych badań wskazują, że w grupie kierowców samochodów ciężarowych częściej występuje przejadanie się mające charakter nawykowy niż emocjonalny. Różnica ta jest istotna statystycznie na poziomie $t=4,35$, $p<0,001$ ($M=4,34$, $SD=1,51$ vs. $M=2,96$, $SD=2,61$).

Aby ustalić zależność między ogólnym poziomem stresu i poszczególnymi czynnikami stresującymi a spożywaniem nadmiernej ilości pożywienia przez kierowców samochodów ciężarowych, zastosowano współczynnik korelacji Pearsona (tab. 1).

Analiza statystyczna uzyskanych danych wykazała, że wskaźnik globalnego poziomu stresu osób zatrudnionych na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego istotnie koreluje z przejadaniem się, mającym zarówno charakter emocjonalny ($0,65$, $p<0,01$), jak i nawykowy ($0,34$, $p<0,05$). Zależność ta jest wyższa dla emocjonalnego spożywania nadmiernej ilości pożywienia.

Dla nawykowego przejadania się dodatnia, istotna statystycznie korelacja wystąpiła z takimi czynnikami, jak brak wsparcia ($0,58$, $p<0,01$) oraz poczucie psychicznego obciążenia, związanymi ze złożonością pracy ($0,38$, $p<0,05$).

Dla emocjonalnego przejadania się najsilniejsza dodatnia korelacja wystąpiła z takimi czynnikami, jak poczucie braku kontroli (0,78, $p < 0,001$) oraz poczucie psychicznego obciążenia związanego ze złożonością pracy (0,71, $p < 0,001$). Istotna statystycznie korelacja wystąpiła z brakiem nagród w pracy (0,67, $p < 0,01$), brakiem wsparcia (0,67, $p < 0,01$), poczuciem niepewności wywołanym organizacją pracy (0,65, $p < 0,01$), poczuciem odpowiedzialności (0,56, $p < 0,01$), poczuciem zagrożenia (0,47, $p < 0,05$).

Tab. 1. Związek między ogólnym poziomem stresu zawodowego oraz poszczególnymi czynnikami stresującymi a emocjonalnym i nawykowym spożywaniem nadmiernej ilości pożywienia w grupie kierowców samochodów ciężarowych (N=250)

Czynniki stresujące	Nawykowe przejadanie się	Emocjonalne przejadanie się
Poziom stresu zawodowego – wynik globalny	0,341*	0,647**
Poczucie psychicznego obciążenia związanego ze złożonością pracy	0,375*	0,711***
Brak nagród w pracy	0,191	0,671**
Poczucie niepewności wywołane organizacją pracy	0,301	0,654**
Stresujące kontakty społeczne	0,193	0,322
Poczucie zagrożenia	0,221	0,466*
Uciążliwości fizyczne	0,076	0,180
Nieprzyjemne warunki pracy	-0,009	0,099
Brak kontroli	0,190	0,776***
Brak wsparcia	0,577**	0,671**
Poczucie odpowiedzialności	0,322	0,563**

* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$

Źródło: opracowanie własne.

By ustalić, czy długość tras różnicuje przejadanie się kierowców, zastosowano współczynnik t-Studenta. Trasy podzielono na międzynarodowe i krajowe. Uzyskane wyniki okazały się nieistotne statystycznie, co oznacza, że wśród kierowców samochodów ciężarowych długość tras nie różnicuje spożywania nadmiernej ilości pożywienia, mającego zarówno charakter nawykowy, jak i emocjonalny.

W celu ustalenia zależności między emocjonalnym i nawykowym przejadaniem się a występowaniem nadmiernej masy ciała ($BMI \geq 25$) zastosowano współczynnik korelacji Pearsona. Analiza statystyczna wykazała, że istnieje istotny statystycznie związek między emocjonalnym przejadaniem się a występowaniem

nadmiernej masy ciała (0,39, $p < 0,05$) oraz między nawykowym przejadaniem się a występowaniem nadmiernej masy ciała (0,72, $p < 0,001$). Silniejszy okazał się związek między nawykowym przejadaniem się a występowaniem $BMI \geq 25$.

ZAKOŃCZENIE

Przeprowadzone badania miały na celu uzyskanie odpowiedzi na pytanie, czy wśród polskich kierowców samochodów ciężarowych występuje problem spożywania nadmiernej ilości jedzenia i czy przejadanie się ma bardziej charakter emocjonalny czy nawykowy. Ponadto celem było określenie związku między czynnikami stresującymi wynikającymi często z trudnych sytuacji, w jakich wielokrotnie znajdują się kierowcy, a spożywaniem ilości jedzenia, która jest większa od optymalnej dla prawidłowego funkcjonowania organizmu. Uzyskane wyniki pozwoliły stwierdzić, że w grupie kierowców samochodów ciężarowych występuje związek między odczuwanym stresem a przejadaniem się, co pozwala potwierdzić wyniki badań innych autorów, które wskazują, że stres często prowadzi do przejadania się (Willenbring, Levine, Morley 1986; Meisel i in. 1990; Stone, Brownell 1994; Oliver, Wardle 1999; Oliver, Wardle, Gibson 2000; Cartwright i in. 2003; Ogińska-Bulik 2004; Kouvonen i in. 2005; Torres, Nowson 2007). W przypadku kierowców samochodów ciężarowych znacznie częstsze jest przejadanie się nawykowe niż emocjonalne. Oznacza to, że kierowcy spożywają nadmierną ilość pożywienia głównie z tego powodu, że do tego przywykli. Jednym z wyjaśnień może być to, że czynność nawykowego nadmiernego jedzenia może być sposobem walki z nudą i monotonią, a także metodą dostarczenia sobie dodatkowych bodźców. Dane te potwierdzają informacje uzyskane z wywiadów, iż znaczna część kierowców zaczyna jeść, kiedy ilość bodźców maleje, czyli np. stojąc w korku lub w nocy, kiedy zaczynają odczuwać senność.

Jednocześnie pomimo tego, iż emocjonalne przejadanie się wśród kierowców jest rzadsze niż nawykowe, to wykazuje ono silniejszy związek ze stresem. Wynik ten wskazuje na fakt, że w sytuacjach trudnych, które wiążą się z pojawieniem się stresu i negatywnych emocji, znaczna część kierowców ma tendencję do przejadania się. Uzyskane rezultaty są potwierdzeniem tego, że czynność jedzenia może służyć odwróceniu uwagi od przykrych bodźców lub może kompensować przeżywanie różnych trudności (Spitzer, Narcus, Rodin 1980; Ogińska-Bulik, Chanduszko-Salska 2000b; Gutowska-Wyka 2000; Ogińska-Bulik 2000; Niewiadomska, Kulik, Hajduk 2005; Masheb, Grilo 2006).

Czynnikami stresującymi, mającymi najsilniejszy związek z emocjonalnym przejadaniem się, są brak kontroli oraz poczucie niepewności wywołane organizacją pracy. Czynnikiem silnie stresującym okazał się także brak nagród w pracy. Uzyskane wyniki zgodne są z danymi dostępnymi w literaturze przedmiotu, świadczącymi o tym, że niższy poziom kontroli pracy, wyższe obciążenie pracą

i wyższy poziom braku równowagi między wkładanym wysiłkiem a uzyskiwaną nagrodą jest związany z wyższym poziomem BMI, który często wynika z przejadania się (Kouvonen i in. 2005). Podobnie, wykazujące związek z przejadaniem się, poczucie braku wsparcia może prowadzić do sięgania po jedzenie w celu poprawienia nastroju (Masheb, Grilo 2006). Również czynnik stresujący, jakim jest poczucie zagrożenia, może powodować przejadanie się będące sposobem uniknięcia tego zagrożenia lub sposobem na zapomnienie o istniejących problemach (Spitzer, Narcus, Rodin 1980).

W przypadku nawykowego przejadania się czynnikami stresującymi najsilniej korelującymi okazały się brak wsparcia oraz poczucie psychicznego obciążenia związanego ze złożonością pracy. W sytuacji wystąpienia tych czynników stresujących kierowca zaczyna jeść nie tylko z przyczyn emocjonalnych, ale także w sposób nawykowy. I to właśnie nawykowe przejadanie się silniej koreluje z występowaniem nadmiernej masy ciała wśród kierowców. Utrzymujący się przez dłuższy czas taki sposób postępowania w sytuacjach trudnych często prowadzi do pojawiania się i utrzymywania się szkodliwej w skutkach nadwagi i otyłości, która może obniżać sprawność fizyczną i psychiczną oraz może być dodatkowym źródłem stresu i negatywnych emocji.

Dlatego ważne jest nie tylko ciągle uświadamianie kierowcom, jak duże znaczenie dla zdrowia ma odpowiednia i zbilansowana dieta, ale również pokazanie, że przyczyny nadmiernego jedzenia mogą wynikać z trudnych, stresujących sytuacji. Jest to tym bardziej istotne, że osoby zatrudnione na stanowisku kierowcy stanowią jedną z liczniejszych grup zawodowych w Polsce i na świecie (Mitraszewska 2012; Shattell i in. 2012), a ich samopoczucie i stan zdrowia przekładają się na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

BIBLIOGRAFIA

- Anderson R. (1992), *The back pain of bus drivers: Prevalence in an urban area of California*, "Spine", Vol. 17(12), DOI: <https://doi.org/10.1097/00007632-199212000-00007>.
- Bortkiewicz A. (2008), *Zmęczenie w pracy kierowcy – przyczyny i skutki*, [w:] E. Wągroska-Koski (red.), *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*, Łódź: Instytut Medycyny Pracy.
- Cartwright M., Wardle J., Steggle N., Simon A.E., Croker H., Jarvis M.J. (2003), *Stress and dietary practices in adolescents*, "Health Psychology", Vol. 22(4), DOI: <https://doi.org/10.1037/0278-6133.22.4.362>.
- Czerwińska D., Koflajtis-Dołowy A., Kozłowska K., Pietruszka B. (2004), *Podstawy żywienia człowieka*, Warszawa: Wydawnictwo Format-AB.
- Davis C., Carter J.C. (2009), *Compulsive overeating as an addiction disorder*, "Review of Theory and Evidence. Appetite", Vol. 53, DOI: <https://doi.org/10.1016/j.appet.2009.05.018>.
- De Ridder D., Van den Bos R. (2006), *Evolutionary perspectives on overeating and overweight. Introduction to the special section of Appetite*, "Review of Theory and Evidence. Appetite", Vol. 47, DOI: <https://doi.org/10.1016/j.appet.2006.02.012>.

- Dudek B., Waszkowska M., Merecz D., Hanke W. (1999), *Ochrona zdrowia pracowników przed skutkami stresu zawodowego*, wyd. 2 popr. i uzup., Łódź: Instytut Medycyny Pracy.
- Gadzicka E. (2008), *Skutki zdrowotne pracy zmianowej*, [w:] E. Wągroska-Koski (red.), *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*, Łódź: Instytut Medycyny Pracy.
- Gardell B., Aronsson G., Barklöf K. (1982), *The Working Environment for Local Public Transport Personnel*, Stockholm: Swedish Work Environment Fund.
- Gill P.E., Wijk K. (2004), *Case study of a healthy eating intervention for Swedish lorry drivers*, "Health Education Research", Vol. 19(3), DOI: <https://doi.org/10.1093/her/cyg030>.
- Grójec M. (1978), *Otyłość bez tajemnic*, Warszawa: Wydawnictwo Lekarskie PZWL.
- Gutowska-Wyka A. (2000), *Biopsychospołeczne przyczyny nadwagi i otyłości u dzieci i młodzieży*, „Zeszyty Naukowe WSHE w Łodzi”, nr 6(11).
- Hedberg G.E., Jacobsson K.A., Janlert U., Langendoen S. (1993), *Risk indicators of ischemic heart disease among male professional drivers in Sweden*, "Scandinavian Journal of Work Environment and Health", Vol. 19(5), DOI: <https://doi.org/10.5271/sjweh.1467>.
- Hennessy D.A., Wiesenthal D.L., Kohn P.M. (2000), *The influence of traffic congestion, daily hassles, and trait stress susceptibility on state driver stress: An interactive perspective*, "Journal of Applied Biobehavioral Research", Vol. 5(2), DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1751-9861.2000.tb00072.x>.
- Holmes S.M., Power M.L., Walker C.K. (1996), *A motor carrier wellness program: Development and testing*, "Transportation Journal", Vol. 35(3).
- Jack F.R., Piacentini M.G., Schröder M.J. (1998), *Perception and role of fruit in the workday diets of Scottish lorry drivers*, "Review of Theory and Evidence. Appetite", Vol. 30, DOI: <https://doi.org/10.1006/appe.1997.0115>.
- Kelly F. (1999), *Guidelines on improving the physical fitness of employees*, World Health Organization Regional Office for Europe, Copenhagen, Denmark, www.who.int/occupational_health/regions/en/oeheurfittness.pdf (dostęp: 20.09.2014).
- Korelitz J.J., Fernandez A.A., Uyeda V.J., Spivey G.H., Browdy B.L., Schmidt R.T. (1993), *Health habits and risk factors among truck drivers visiting a health booth during a trucker trade show*, "American Journal of Health Promotion", Vol. 8(2), DOI: <https://doi.org/10.4278/0890-1171-8.2.117>.
- Koslowsky M. (1997), *Commuting stress: Problems of definition and variable identification*, "Applied Psychology: An International Review", No. 46.
- Kouvonen A., Kivimäki M., Cox S.J., Cox T., Vahtera J. (2005), *Relationship between work stress and body mass index among 45,810 female and male employees*, "Psychosomatic Medicine", Vol. 67(4), DOI: <https://doi.org/10.1097/01.psy.0000170330.08704.62>.
- Krueger G., Brewster R., Dick V., Inderbitzen R., Staplin L. (2007), *Commercial Truck and Bus Safety. Synthesis 15: Health and Wellness Programs for Commercial Drivers*, Washington DC: Transportation Research Board.
- Makowiec-Dąbrowska T., Bortkiewicz A., Siedlecka J., Gadzicka E. (2011), *Wpływ zmęczenia na zdolność prowadzenia pojazdów*, „Medycyna Pracy”, nr 62(3).
- Masheb R.M., Grilo C.M. (2006), *Emotional overeating and its associations with eating disorder psychopathology among overweight patients with binge eating disorder*, "International Journal of Eating Disorders", Vol. 39(2), DOI: <https://doi.org/10.1002/eat.20221>.
- May J.F., Baldwin C.L. (2009), *Driver fatigue: The importance of identifying causal factors of fatigue when considering detection and countermeasure technologies*, "Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour", Vol. 12(3), DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2008.11.005>.
- Meisel R.L., Hays T.C., Del Paine S.N., Luttrell V.R. (1990), *Induction of obesity by group housing in female Syrian hamsters*, "Physiology and Behavior", No. 47.

- Merecz D., Waszkowska M. (2008), *Źródła i konsekwencje stresu zawodowego w pracy kierowcy*, [w:] E. Wągrońska-Koski (red.), *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*, Łódź: Instytut Medycyny Pracy.
- Mitraszewska I. (2012), *Sytuacja w Polsce*, www.iru.org/apps/cms-filesystem-action/events/2012/acagdynia/i_mitraszewska.pdf (dostęp: 13.03.2016).
- Miyamoto M., Shirai Y., Gembun Y., Kaneda K. (2000), *An epidemiologic study of occupational low back pain in truck drivers*, "Journal of Nippon Medical School", No. 67.
- Mroczkowska D., Ziółkowska B., Cwojdzńska A. (2007), *Zaburzenia odżywiania*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Nazar K., Kociuba-Uścikło H. (1995), *Aktywność ruchowa w zapobieganiu i leczeniu otyłości*, „Polski Tygodnik Lekarski”, nr 1 (supl.).
- Niewiadomska I., Kulik A., Hajduk A. (2005), *Jedzenie. Uzależnienia fakty i mity*, Lublin: Wydawnictwo KUL.
- Ogińska-Bulik N. (2000), *Emocje jako przyczyna nadmiernego jedzenia*, „Zeszyty Naukowe WSHE w Łodzi”, nr 8(13).
- Ogińska-Bulik N. (2004), *Psychologia nadmiernego jedzenia*, Łódź: Wydawnictwo UŁ.
- Ogińska-Bulik N., Chanduszeko-Salska J. (2000a), *Psychologiczna charakterystyka kobiet z nadwagą i otyłością*, „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Psychologia”, nr 4.
- Ogińska-Bulik N., Chanduszeko-Salska J. (2000b), *Lęk, gniew i radzenie sobie ze stresem u kobiet z nadwagą i otyłością*, „Sztuka Leczenia”, nr 4.
- Oliver G., Wardle J. (1999), *Perceived effects of stress on food choice*, "Physiology & Behavior", Vol. 66(3), DOI: [https://doi.org/10.1016/S0031-9384\(98\)00322-9](https://doi.org/10.1016/S0031-9384(98)00322-9).
- Oliver G., Wardle J., Gibson E.L. (2000), *Stress and food choice: A laboratory study*, "Psychosomatic Medicine", Vol. 62(6), DOI: <https://doi.org/10.1097/00006842-200011000-00016>.
- Orris P., Hartman D.E., Strauss P., Anderson R.J., Collins J., Knopp C., Xu Y., Melius J. (1997), *Stress among package truck drivers*, "American Journal of Industrial Medicine", No. 31.
- Oshida H., Kutsuma A., Nakajima K. (2013), *Associations of eating a late-evening meal before bedtime with low serum amylase and unhealthy conditions*, "Journal of Diabetes & Metabolic Disorders", Vol. 12(1), DOI: <https://doi.org/10.1186/2251-6581-12-53>.
- Owczarek S. (1995), *Zwiększona aktywność ruchowa w profilaktyce i leczeniu otyłości*, [w:] A. Oblacińska, B. Woynarowska (red.), *Otyłość. Jak leczyć i wspierać dzieci i młodzież*, Warszawa: Instytut Matki i Dziecka.
- Poulton E.C. (1987), *Stres w pracy fizycznej*, [w:] C.L. Cooper, R. Payne (red.), *Stres w pracy*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Radoszewska J. (1995), *Psychiczne i społeczne konsekwencje otyłości*, [w:] A. Oblacińska, B. Woynarowska (red.), *Otyłość. Jak leczyć i wspierać dzieci i młodzież*, Warszawa: Instytut Matki i Dziecka.
- Radun I., Radun J.E. (2006), *Seasonal variation of falling asleep while driving: An examination of fatal road accidents*, "Chronobiology International", Vol. 23(5), DOI: <https://doi.org/10.1080/07420520600921096>.
- Rączkowski B. (2007), *BHP w praktyce*, Gdańsk: Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr.
- Rieger E., Wilfley D.E., Stein R.I., Marino V., Crow S.J. (2005), *A comparison of quality of life in obese individuals with and without binge eating disorder*, "International Journal of Eating Disorders", Vol. 37(3), DOI: <https://doi.org/10.1002/eat.20101>.
- Roberts S., York J. (2000), *Design, Development and Evaluation of Truck and Bus Driver Wellness Programs. Final Report*, U.S. Department of Transportation, Federal Motor Carrier Safety Administration, Office of Research and Technology, www.fmcsa.dot.gov/documents/WELLNESS-I.pdf (dostęp: 11.10.2014).
- Sagberg F. (1993), *Road accidents caused by drivers falling asleep*, "Accident Analysis & Prevention", Vol. 31(6).

- Saltzman G.M., Belzer M.H. (2007), *Truck Driver Occupational Safety and Health: 2003 Conference Report and Selective Literature Review*, www.cdc.gov/niosh/docs/2007-120/pdfs/2007-120.pdf (dostęp: 10.10.2016).
- Schultz D.P., Schultz S.E. (2006), *Psychologia a wyzwania dzisiejszej pracy*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Shattell M., Apostolopoulos Y., Collins C., Sönmez S., Fehrenbacher C. (2012), *Trucking organization and mental health disorders of truck drivers*, "Issues in Mental Health Nursing", Vol. 33(7), DOI: <https://doi.org/10.3109/01612840.2012.665156>.
- Spitzer L., Narcus J., Rodin J. (1980), *Arousal Induced Eating: A Response to Robbins and Fray*, "Appetite", No. 2.
- Starkowski D., Bińczak K., Zwierzycki W. (2007), *Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Kompendium wiedzy praktycznej*, t. 3: *Środowisko pracy kierowcy. Logistyka*, Poznań: Wydawnictwo System.
- Stone A., Brownell K. (1994), *The stress-eating paradox: Multiple daily measurements in adult males and females*, "Psychology and Health", No. 9.
- Stoohs R.A., Guilleminault C., Itoi A., Dement W.C. (1994), *Traffic accidents in commercial long-haul truck drivers: The influence of sleep-disordered breathing and obesity*, "Sleep", No. 17.
- Stutts J.C., Wilkins J.W., Scott Osberg J., Vaughn B.V. (2003), *Driver risk factors for sleep-related crashes*, "Accident Analysis & Prevention", Vol. 35(3), DOI: [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00007-6](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00007-6).
- Tamrin S.B., Yokoyama K., Jalaludin J., Aziz N.A., Jemoïn N., Nordin R., Li Naing A., Abdullah Y., Abdullah M. (2007), *The association between risk factors and low back pain among commercial vehicle drivers in peninsular Malaysia: A preliminary result*, "Industrial Health", Vol. 45(2), DOI: <https://doi.org/10.2486/indhealth.45.268>.
- Torres S.J., Nowson C.A. (2007), *Relationship between stress, eating behavior, and obesity*, "Nutrition", Vol. 23(11), DOI: <https://doi.org/10.1016/j.nut.2007.08.008>.
- Wągrowska-Koski E. (2008), *Warunki pracy i narażenie na czynniki szkodliwe i uciążliwe w środowisku pracy kierowców*, [w:] E. Wągrowska-Koski (red.), *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*, Łódź: Instytut Medycyny Pracy.
- Wicher J. (2002), *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Widerszal-Bazyl M. (1997), *Stresory psychospołeczne w miejscu pracy*, [w:] D. Koradecka (red.), *Bezpieczeństwo pracy i ergonomia*, Warszawa: Centralny Instytut Ochrony Pracy.
- Willenbring M., Levine A., Morley J. (1986), *Stress induced eating and food preference in humans: A pilot study*, "International Journal of Eating Disorders", No. 5.
- Williamson A., Lombardi D.A., Folkard S., Stutts J., Courtney T.K., Connor J.L. (2011), *The link between fatigue and safety*, "Accident Analysis & Prevention", Vol. 43(2), DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.11.011>.
- Yeomans M.R., Coughlan E. (2009), *Mood-induced eating. Interactive effects of restraint and tendency to overeat*, "Appetite", Vol. 52(2), DOI: <https://doi.org/10.1016/j.appet.2008.10.006>.
- Zużewicz K., Łuczak A., Najmiec A. (2007), *Bezpieczeństwo na drogach – edukacja i diagnostyka kierujących pojazdami*, „Bezpieczeństwo Pracy”, nr 7–8.

SUMMARY

Truck drivers are one of the professional groups that due to the nature of their work is particularly exposed to numerous risks and difficult situations. At the same time it is one of professional groups, in which the level of overweight and obesity is very high in comparison with the rest of society, what can be caused by both: habitual and emotional overeating. The aim of the study was to examine and describe the stressors and difficult situations in the work of truck drivers and their relationship with emotional and habitual consumption of excessive amounts of food. A group of subjects consisted of 250 drivers ($M=42$, $SD=19$). The study was conducted at car parks located near to the major roads of Poland in the time off from work – usually in the intervals between successive passes. The results indicate that in a group of truck drivers habitual eating is more frequent than emotional overeating. Habitual consumption of excessive amounts of food is strongly associated with the occurrence of excessive weight gain in this occupational group.

Keywords: truck drivers; emotional overeating; habitual overeating; stress; difficult situations