

**FIRST LANGUAGE TURKISH**

**0513/01**

Paper 1 Reading

**May/June 2017**

INSERT

**2 hours**

**READ THESE INSTRUCTIONS FIRST**

This Insert contains the reading passages for use with the Question Paper.

You may annotate this Insert and use the blank spaces for planning. This Insert is **not** assessed by the Examiner.

**ÖNCE BU YÖNERGEYİ OKUYUNUZ**

Bu ek, soru kitapçığı ile birlikte kullanılacak okuma parçalarını içermektedir.

Bu ekin üzerine notlar alabilir, boş kısımlarını taslak yapmak için kullanabilirsiniz. Cevaplarınızı bu eke **yazmayınız**.

This document consists of **5** printed pages and **3** blank pages.

Metin A'yı okuyunuz ve sonra 1. soruyu soru kitapçığında cevaplandırınız.

## METİN A

İnsanoğlu çok uzun zaman bir yerden bir yere gitmek için nehirleri kullanmayı tercih etmiş ama karayollarının tarihi de çok eski. MÖ 10000 yıllarına tarihlenen yollar bulunmuş. Yolların nasıl başladığı konusundaki iddialar çeşitli. Bazılarına göre ilk yollar hayvanların izleri takip edilerek oluşturulmuş ama hayvanların hep aynı yolları kullanmadıkları da biliniyor. Yine de en eski bazı patikalar<sup>1</sup> hayvanların kullandıkları yollar üzerinden geçirilmiş olabilir; ne de olsa tüm canlıların ortak gereksinimleri var, su ve yiyecek. İnsanoğlu zamanla köy, kasaba ve şehirler oluşturdukça açtığı patikaları da genişletmiş, düzleştirmiş ve bu patikalar bir ağ gibi geniş bölgeleri sarmış. İletişim, ticaret ve yönetim de bu ağla birlikte gelişmiş. Ancak yağmurda çamur içinde kalan patikalar, artan ticareti, giderek büyüyen yükleri taşıyamaz olmuş. Bu arada tekerlek de insan yaşamına girmiş. Taş kaplı en eski yollar MÖ 4000'de Mezopotamya ve Hindistan'da gözüküyor. Mısır'da MÖ 2600–2200 yılları arasında yapılmış yollar bulundu. Romalıların bir dönem hibrit<sup>2</sup> bir yöntem kullandığını biliyoruz. Akarsu ya da kanallardaki teknelerini, bir iple, suyun yanındaki yol boyunca giden katırlara bağlayarak çektiriyorlarmış. Tabii ki bu sayede bir katır, karada taşıyabileceğinden 50 kat daha fazla yük taşıyabiliyordu. MÖ 312'den itibaren Roma İmparatorluğu Avrupa ve Kuzey Afrika'daki askeri hedeflerine ordusunu ulaştırabilmek için 78.000 kilometreyi bulan yollar yapmış. Bazıları 2000 yıl sonra halâ kullanılan bu yolları yapmak için derin yataklar açıp, içlerini kırılmış taşlarla doldurmuş, üstüne de taş kaplama döşemişlerdi. Alttaki kırık taşlar suyun donup hacim değiştirerek yola zarar vermesini ve çamuru önüyor. Günümüzün yol yapma tekniklerinin temelini oluşturmuş olan bu sağlam yollar çok ağır yükleri taşıyabiliyordu. MS 8. yüzyıla gelindiğinde Arap İmparatorluğu topraklarında da çok sayıda yol yapılmıştı. Bağdat yollarında bölgedeki petrol yataklarından elde edilen katran kullanılmıştı.

Günümüze geldiğimizde yolların gezegenimizi ele geçirmek üzere olduğunu görüyoruz. Bu yüzyılın ortasına kadar toplam uzunluğu Dünya çevresini 600 kere saracak kadar yeni yol yapılacağı düşünülüyor ve ne yazık ki bu yolların çoğu gelişmekte olan ülkelerde. Artık yollar, üstlerindeki trafiğin ağır veya hafif olması, taban zemininin özellikleri, iklim koşulları gibi şartlara bağlı olarak beton, asfalt, ya da taş parke kaplanıyor, köprüler, tünellerle birbirlerine bağlanıyor, istinat duvarlarıyla<sup>3</sup> güçlendiriliyor ve bakımları yapılıyor. Avrupa'da taşınan malların %70'ini yüklenen kamyonlar günde kişi başına ortalama 100kg yükü bu yollarda taşıyorlar. Yine istatistiklere göre Avrupalıların %50'den fazlası yolculuklarında karayollarını tercih ediyor. Artık karayolları, en önemli altyapı yatırımı, insanoğlunun başta diğer insanlara, sonra çağdaşığa kavuşmasının ilk şartı, ülkelerin can damarı olarak görülüyor.

Ancak iyi plânlanmadan yapılan yolların neden olduğu sorunların da bilincine varmaya başladık. Akmayan, durup kalkan trafik ekonomiye en büyük zararı veriyor. Bir aracın kilometre başına iki kez durması, yakıt tüketimini ve egzoz gazını üç kat artırıyor. Dağların üstünden geçen yollarda hemen temizlenmesi gereken kar ve buz da, yol bakımını çok zor ve masraflı hale getiriyor. Otoyollar<sup>4</sup>, hava, su ve ses kirliliğine, hatta araçlardan çıkan zehirli gaz yüzünden iklim değişikliğine bile ortam hazırlıyor. Geyik, ayı, kurt gibi hayvanların yaşam alanlarından geçerse hayvanlara da çeşitli zararları var. Bazıları karşı tarafta düşmanları olabileceği korkusuyla yolu geçmiyor ve böylece sürüler bölünüp küçülüyor. Bu durumda genetik çeşitliliği azalan sürülerin nesli tükeniyor. Bu konularda çalışan kişi ve örgütler artık yolların, araçlar için daha iyi, sürücü ve yolcular için daha güvenli olması gerektiğini söylüyorlar. Ancak yine uzmanlara göre, iyi bir yol gelecek kuşakların gereksinimlerine cevap verme yeteneğini de tehlikeye atmamalı, yani bir de 'sürdürülebilirlik' özelliğine sahip olmalı. Aksi halde bugünün gereksinimlerini karşılarken, ekosistemi çökertip gelecek nesillerin kendi gereksinimlerini karşılayabilme olanaklarını ellerinden almış oluruz. Bu nedenlerle fayda-maliyet analizini<sup>5</sup> yaparken maliyet başlığı altına yalnızca parasal maliyet değil, hayvan, bitki ve gelecek nesillerin yaşamsal gereksinimlerini de yazıp analizi ona göre yapmak lazım. Tabii ki hiç bir topluluk yerleştikleri bölgeden dolayı kalkınmanın sağladığı hizmetlerden uzak kalmaya mahkûm edilemez. Ayrıca iyi plânlanan bir yol günümüze ve geleceğe zarar vermediği gibi yararlar da sağlayabilir. Örneğin doğası

korunması gereken yerlerden uzak geçirilerek korsan<sup>6</sup> avcıları, kerestecileri, madencileri, o bölgeden uzak tutabilir. Öte yandan zaten uzun zamandır tarım ya da hayvancılıkla uğraşan çiftçilerin bulunduğu yere yapılan iyi bir yol ise o insanların kolayca gübreye, ilaca, yeni üretim tekniklerine ulaşmasını, ürünlerini kolayca pazara ulaştırmasını sağlayabilir. Yani “yola hayır” değil, plânsız, yanlış yerde yapılan yola HAYIR! 50

**patika<sup>1</sup>** isim Engeli yerlerden gelip geçenlerin ayak izlerinden oluşan, tekerlekli araç işlemeyen dar yol

**hibrit<sup>2</sup>** isim teknoloji İki farklı güç kaynağının bir arada bulunması

**istinat duvarı<sup>3</sup>** isim Toprak veya yapının kaymasını önlemek için yapılan, direnç sağlayan duvar

**otoyol<sup>4</sup>** isim Hızlı bir trafik akımı sağlamak amacıyla yapılan, çok şeritli, çift yönlü, geniş yol, otoban

**fayda-maliyet analizi<sup>5</sup>** (F-M), kamu ekonomisinde yatırım projelerini etkinlik yönünden değerlendirmek, savurganlığı önlemek, topluma en yüksek faydayı sağlayacak olan projelerin seçiminde veya öncelik sırasının tespit edilmesinde yararlanılan bir tekniktir

**korsan<sup>6</sup>** sıfat İzinsiz olarak yapılan

Metin B'yi okuyunuz ve sonra 2. soruyu soru kitapçığında cevaplandırınız.

## METİN B

### SOSYAL MEDYA'DAN

Sevgili Deniz,

Belki duymuşsundur, bizim yaylayı komşu yaylalarla birleştirecek bir otoban yapılacakmış. Bir sabah bir de baktık ki bizim evlerin arkasında koca bir kepçe<sup>1</sup> bizim çayırıllara dadanmış. Beynimizden vurulmuşa döndük! Neyse parmaklar çalıştı, herkes birilerini aradı ve öğleye kadar 60, 70 kişi toplandık, pankartlar, sloganlar hazırladık. Bu arada babaannem ve yaylanın bütün kadınları zaten kepçenin önüne dikilmişlerdi bile. Gittik, anlatmaya çalıştık, yayladan yaylaya yola gerek yok, bizim köylerden yaylalarımıza yolumuz var diye. Kötü yollar belki ama biz zaten otoban istemiyoruz ki! Eski patikaların üstünden birkaç kere dozer geçti, işte sana yol. Arada sırada biraz düzeltilsin yeter. Çünkü yolların bu haliyle bile yaylalara kaldıramıyacağı kadar çok insan gelmeye başladı. Tabii, herkesin bu güzellikleri görmeye hakkı var ama önce bu gelişmeyle ilgili önlemler almalıyız. Daha çöp sorununu çözemedik. Bir de yaylalardan bilmem kaç şeritli yol geçirilirse, geçen sene gördüğün dağ keçilerini bir daha göremezsin, burada ne o hayvanlar kalır ne de kopartmaya kıyamadığın bin bir renkli çiçek. Hem buralara Ağustosun sonu gelmeden kar yağar. Anlayacağın bu yolu yaşatmak, yapmaktan daha pahalıya gelir. Böyle, yörenin tüm canlılarının geleceğini karartan işlere tonla para gömeceklerine, yolsuz bir sürü yerleşim yeri var, oralara yol yapsınlar. Amaç yerel insanın kalkınmasıysa, köylü 10 ayını köyde geçiriyor, orayı kalkındırın. Bizce, turistler köylere gelsinler, köylülerin pansiyona çevirdikleri evlerinde kalsınlar, sonra var olan yollardan yaylaya çıksınlar. Yaylaları bozmaya, beş yıldızlı otellere hiç gerek yok. Bak bu yaz köyde iki lokanta daha açılmış, bakkal süpermarkete dönmüş, tabii bal da satıyor. Yaylalarda çiçekten çiçeğe konan arıların yaptığı yayla balı. Babaannem sana bir kavanoz gönderiyor, eğer vakit bulabilirse! O da günlerdir kepçenin başında. Sanki nöbeti bırakırsa canavarlar yaylayı yarıp geçecekler, bir daha iki yakası bir araya gelmeyecek. Kusura bakma biraz uzun oldu. Aklında olsun, okul açılana kadar ben de nöbetteyim.

5

10

15

20

Kankan Çiçek

Sevgili Çiçek,

Evet, konuyu duydum. Ancak anladığım kadarıyla bu konuda çok farklı düşünenler de var. Gerçekten geçen sene beni yaylaya götürürken yolun dar, dönemeçli ve çok engebeli olmasından dolayı ne kadar korktuğumu hatırlıyorum. Aslına bakarsan o güzelliklere daha güzel bir yolla ulaşmak doğrusu benim işime gelir. Bana kızacaksın biliyorum ama orada sürekli yaşayanların da daha iyi şartlarda yaşamaya hakkı yok mu?

25

30

Deniz

Evet, kızdım kankacığım. Evet, orada yaşayanların daha iyi şartlarda yaşamaya hakkı var. Havaları kirletilmemeli, yaşam alanları daraltılmamalı, yollarda telef olmalarına izin verilmemeli. Yani otoyolu ayılar mı istiyor, dağ keçileri mi istiyor? Balını çok sevdiğin arılar mı istiyor, otoyolu? Egzoz gazlarıyla çiçekleri zehirlensin diye. Çiçek olmazsa arılar da olmaz, arılar olmazsa zaten yaylaların değil kendi canımızın derdine düşeriz. Buralı olsun olmasın bir sürü duyarlı kişi bizi bilgilendiriyor. Norveç'te arılar için otoyol oluşturuyorlarmış, çatıdan çatıya arıların seveceği çiçeklerden oluşan bir otoyol. Tarımsal ürünlerin %40 kadarının varlığı, arının varlığına bağlıymış. Biz bin bir çiçek diyoruz ya gerçekten de bu yolların yapılacağı bölgede 2500 bitki türü varmış ve bunların 350'si endemikmiş<sup>2</sup>. Babaannem kendi gençliğinde kokladığı çiçeklerin bazılarının zaten yok olduğunu söylüyor. Ayrıca bitkilerin bir sürü ilacın hammaddesi olduğunu da herkes biliyor. Şu anda nergis çiçeği bir sürü insana umut olmuş. Yaylalardan otoyol geçirilsin mi geçirilmesin mi sen karar ver artık.

35

40

Çiçek

**GAZETELERDEN FARKLI YOL HABERLERİ (isimler değiştirilmiştir)**

45

..... mahallesinin muhtarı Ahmet Durmuş “Bu ne biçim bir yol plânlama ben anlamadım. Nasıl hesaplamışlar bilmiyorum ama araçlar yaklaşık 5 kilometre yol gitmemek için ters yoldan gitmek zorunda kalıyor. Araçlar için de içindekiler için de çok tehlikeli.” dedi. Mahallenin çocuklarını okula taşıyan aracın sürücüsü ise “Bizler dakikalarla yarışmaktayız çünkü kış, hava çok soğuk, öğrencilerin dışarıda beklememesi gerekir, bu nedenle yolu kısaltmak için bazen ters yolda gitmek zorunda kalıyoruz, bunun da ciddi bir tehlike oluşturduğunun farkındayız.” ifadelerini kullandı.

50

..... İlinin ..... mahallesinden 81 yaşındaki Fatma Kayıtsız, rahatsızlığı nedeniyle patika yoldan el arabası ve sırtta taşındıktan sonra araca bindirilip ..... Devlet Hastanesine kaldırıldı. Fıtık ve bağırsak düğümlenmesinden 2 ameliyat oldu. Köyüne dönmek isteyen Kayıtsız’ı oğlu ve komşuları yolu olmayan Aşağı Mahalle’ye yine el arabasına oturtarak güçlükle evine ulaştırdı. Sadık Kayıtsız “Yolumuzun yapılması için dilekçe verdik ama yıllardır hastalarımızı el arabasıyla taşımaya devam ediyoruz. Devlet büyüklerimizin bize sahip çıkmasını istiyorum” diye konuştu.

55

**kepçe<sup>1</sup>** isim Tahıl, kömür, kum vb.nin yüklenip boşaltılmasında kullanılan, tek veya iki çeneden oluşmuş motorlu araç

**endemik<sup>2</sup>** sıfat *bitki bilimi* Sadece bir bölgede yetişen veya yaşayan (bitki, hayvan)





**BLANK PAGE**

---

Permission to reproduce items where third-party owned material protected by copyright is included has been sought and cleared where possible. Every reasonable effort has been made by the publisher (UCLES) to trace copyright holders, but if any items requiring clearance have unwittingly been included, the publisher will be pleased to make amends at the earliest possible opportunity.

To avoid the issue of disclosure of answer-related information to candidates, all copyright acknowledgements are reproduced online in the Cambridge International Examinations Copyright Acknowledgements Booklet. This is produced for each series of examinations and is freely available to download at [www.cie.org.uk](http://www.cie.org.uk) after the live examination series.

Cambridge International Examinations is part of the Cambridge Assessment Group. Cambridge Assessment is the brand name of University of Cambridge Local Examinations Syndicate (UCLES), which is itself a department of the University of Cambridge.