**До ніжинського міськрайонного суду**

**Позивач:**  **Богдан Олександр Романович**

м. Ніжин, вул. Остапа Вишні, 7

тел. 097 292 27 46

 Представник громади м. Ніжина 370 підписів

Член Громадської ради міської та районної

Член Народного Руху України з 1989 року

Козак Ніжинського полку українського козацтва

Дитина війни,Інвалід ІІ групи

**Відповідачі: Начальник станції м. Ніжин Чайка Юрій Кирилович**

м. Ніжин, вул.. Вокзальна, 8

**Ніжинський міжрайонний прокурор Гаврилюк Сергій Михайлович**

м. Ніжин, вул. Овдіївська, 2

**Начальник Південно-Західної залізниці Кривопішин Олексій Мефодійович**

м. Київ-30 МСП 01601, вул. Лисенка, 6

**Заступник прокурора Чернігівської обл. Сірик Денис Сергійович**

м. Чернігів, вул. Князя Чорного, 9, 14000

**ПОЗОВНА ЗАЯВА**

1. Про порушення прав людини, смерті людей та злочинні дії керівників залізниці Чайка Ю. К. та Кривопішин О. М.
2. Протиправні дії та бездіяльність прокурорів Гаврилюка С. М. та Сірика Д.
3. Стягнення моральної та матеріальної шкоди.

Згідно закону України всі будівництва та реконструкції повинні проводитися з обговоренням і участю громадськості. У даному випадку цього не було зроблено, маємо негативні наслідки. До 2014 року мешканці та пасажири м. Ніжина жили майже без проблем. У нас була нова міцна красива Чернігівська платформа, з якої було зручно входити і виходити з вагонів електропотягів. Ми мали гарно облаштовані переходи через І-ІV колії в Київському та Конопському парках і вільно користувалися ними.

У жовтні 2013 року бандитська влада Януковича на догоду Путіну та на шкоду своїм мешканцям провела антинародну реконструкцію: із залізничної станції м. Ніжин зробили щось схоже на тюремну зону. Все те, що було нове, міцне, хороше – зруйнували. Позакривали переходи, а людей загнали на пішохідний міст висотою 10 м, що є дуже тяжко і небезпечно, особливо для людей із слабким здоров’ям та похилого віку. Люди, здираючись на цей міст, задихаються, стогнуть та проклинають радянську систему, яка продовжує знущатись над ними. Саме на цьому мосту в 2014 році загинуло дві людини (фото № 5). Понаставляли високих дорогих залізобетонних парканів. Люди їх обходять, ідуть з велосипедами, кравчучками та великими сумками по коліях, травмуючись та ризикуючи своїм життям (фото). Весною 2014 року на колишньому переході в Конотопському парку потрапила жінка під Одеський потяг і загинула.

Уже більше року ми ведемо боротьбу із старою бюрократичною системою. Провладні коридори, куди ми зверталися, відправляли наші папери на Укрзалізницю. Звідти отримували стандартні відписки, які не відповідають дійсності. Таких відписок маємо понад 10. Звертаємося до останньої судової гілки влади і просимо розібратися в 4 питаннях:

1. **Порушення прав людини та смерті людей.**

Замість того, щоб пройти на другу платформу по рівному гарному переході (фото № 1) , по якому ходили до 2014 року, нас змушують обходити 100 м і підніматися на висоту 10 м, потім спускатися вниз. Це є тяжко і небезпечно, особливо для людей із слабким здоров’ям та похилого віку. Саме на цьому мосту в 2014 році загинуло дві людини.

Чоловік приїхав електричкою на платформу № 2 з велосипедом і двома великими сумками. З таким тягарем він не міг піднятися на висоту 10 м, йому довелося перевести велосипед, а потім іти за сумками. У нього було слабке серце, під час цих маневрів розхвилювався і помер на сходинках мосту. Вільчинська Л. П. бачила це дійство і може це засвідчити.

30 жовтня 2014 року на сходинках цього ж мосту померла молода дівчина, студентка з університету. Електричка вже мала відправлятися, вона поспішала, зачепилася за бантус при сходженні з мосту і отримала смертельні тілесні пошкодження. На наступний день гострі кути бантуса позрізали.

Весною 2014 року в Конотопському парку там,де раніше був перехід, люди ходять і в даний час, жінка переходила, дивилася під ноги, щоб не зачепитися за рельсу і не побачила, потрапила під Одеський потяг, померла.

У листопаді 2014 року чоловік з Прилук не міг перейти через міст на 2 платформу, він почав обходити паркан і пішов до отвору в паркані, який зробили люди, щоб не ходити через міст. Під час ходьби розхвилювався і помер біля Київської платформи. Наведені факти є прямим доказом, що керівники залізниці зробили злочин проти свого народу.

 Скільки потрібно ще смертей, щоб влада і правоохоронні органи звернули увагу та розібралися в цих питаннях ?

Усі четверо людей жили б і сьогодні, якби керівники залізниці не подбали про «безпеку пасажирів» і не вигнали людей на колії (фото № 7-9). Хто відповість за смерть людей?

У відповіді директора (з будівництва) Погребного О. І. від 29.01.2015 року говорилося про те, що згідно з галузевими будівельними нормами України ГБА В.2.3.-37472062-2:2013 відповідно до П.5.3.3 на пасажирських станціях влаштовують переходи на різних рівнях. У тому випадку, якщо прохід пасажирів від платформи до населеного пункту перетинається залізничними коліями з інтенсивністю руху 50 пар на добу і більше. Наша станція Ніжин підлягає під норму цього закону (додаток № 6а), отже, ми маємо повне законне право ходити вільно через І-V колії і вихід на автостанцію, так як ходили по ньому усе життя.

1. **Неправдиві відповіді керівників залізниці.**

У відповіді директора інфраструктури Тягульського В. Г. від 13.01.2015 року № ЦЦІ йшлося, що кількість смертельних випадків зменшилася вдвічі. Це є неправда: не зменшилася, а збільшилася у два рази. У відповіді начальника станції Чайка Ю. К. від 21.08.2014 року № 107 (додаток №2) сказано, що в 2011 році було два смертельних випадки при інтенсивному русі потягів та вільно відкритому переході через І-ІV колії. Після того, як керівники залізниці подбали про «безпеку пасажирів», кількість смертей досягла 6 чоловік, що є підтверджено старшим слідчим СВЛВ на ст. Дарниця УМВС України на ПЗЗ старшого лейтенанта міліції Мишко В. В. вихід № 6/263 від 20.02.2015 року (додаток № 5).

29.10.2014 року заступник начальника залізниці Федорко І. П. повідомляє ,що пасажирська платформа на ст. Ніжин була побудована в 1946 році та мала застарілі несучі елементи, які втратили здатність витримувати навантаження. Це не відповідає дійсності (додаток №6). Платформа побудована після 2000 року та не мала несучих елементів, тому що насипана із піску та гравію і могла б вірно служити не одну сотню років (додаток № 6). У відповідях ішлося, що інтенсивність руху потягів збільшилася – це також неправда. Відносини з Росією погіршилися і рух потягів на Росію зменшився на третину.

09.02.2015 року ми подали офіційний запит на ім’я начальника станції Чайка Ю. К. надати інформацію щодо кількості потягів, які проходять через станцію за добу. Отримали відповідь, що дана інформація являється службовою. Він порушив закон про доступ до публічної інформації. Громада сама провела моніторинг і виявила, що через перехід на платформу, який ми просимо відкрити, проходить 31 пара потягів з 06:00 до 23:00. Саме в ці години ворота повинні бути відкритими, щоб на мосту не гинули люди . Решта потягів ідуть по обвідний колії та до нашого прохання відношення не мають. На зустрічі із громадою начальнику станції Чайка Ю. К. задали запитання : « Що ви порушите, якщо відкриєте перехід через І-V колії?». Він відповів, що нічого не порушить, але як на коліях загине людина, то його посадять. Питання: за що посадять, якщо він нічого не порушив? Чому не сажають, коли з їхньої вини у 2014 році загинуло 6 людей?

1. **Безгосподарська корупційна діяльність керівників залізниці Чайки Ю. К. та Кривопішина О. М.**

У той час, коли Україна має великі борги, коли наші хлопці на Сході захищають країну без бронежилетів та відповідної зброї, бо немає за що придбати, керівники залізниці розтранжирюють державні кошти будівництвом дорогих кілометрових парканів та проведенням євроремонтів кімнат відпочинку (фото № 2-4). Реконструкцію можна провести за 4 млн і на користь людям. Керівники роблять за 10 млн і на шкоду людям. Половину фінансів розкрадають шляхом нарахування собі великих премій та іншими відпрацьованими методами. Якщо була потреба побудови довгої однорідної платформи, необхідно було до облаштувати ліве крило платформи, насип там був. Цим самими зекономили б більшу частину витрачених коштів, а найголовніше – зберегли б зручності для пасажирів. Зруйнування нової, міцної, зручної для людей Чернігівської платформи є злочин, зроблений задля збагачення керівників залізниці. Дві неділі потужний екскаватор відвантажував на КамАЗи, тракторні причепи та залізничні платформи будівельний матеріал і вивозили в невідомому напрямку. Працівники залізниці говорять, що платформи відправлялись до Києва для будівництва маєтків та дач високопосадовцям. Саме на руйнування платформи пішла велика частина державних коштів. Вони демонтували платформу та продали декілька тисяч кубічних метрів гравію та піску. На той час 3,5 метрів кубічних продавали по 600 грн. Значна частина будівельного матеріалу пішла на вимощування новозбудованих вулиць Зоряна та ін. Безгосподарська діяльність керівників залізниці привела майже до банкрутства підприємство. Укрзалізниця має можливість і повинна збільшувати державний бюджет країни, а в нас навпаки – витягують останні копійки з бюджету й успішно розтранжирюють. У громади накопилося багато питань, на які ніде неможливо отримати відповідь:

1. Хто конкретно був ініціатором зруйнування нової міцної зручної для людей платформи?
2. Навіщо збудували паркан висотою 3 м та довжиною більше 1000 м ? Усім відомо, що залізницю обгородити неможливо. Люди його обходять, гинуть на коліях та травмуються.
3. Скільки км дорогих парканів побудовано на ст. Ніжин ? Чи є кошторис-проект і скільки витрачено коштів ? Більша половина парканів не потрібна.

Сотні людей похилого віку, таких як я, мали дачі на Заячих Соснах. Ми там вирощували екологічно чисту продукцію, а восени у сумках та мішках привозили електричкою на ст. м. Ніжин. Вивантажувались на зручній високій новій міцній Чернігівській платформі і майже без проблем заготовляли продукти на зиму. Це було великою допомогою у нашому нелегкому житті. Після проведення антинародної реконструкції, таку можливість у нас відібрали. Не можу я з вантажем підійнятись на висоту понад 10 м. З цієї причини багато моїх знайомих покинули дачі і перестали користуватись електричками, котрі приходять на платформу №2. Ми вважаємо, що система навмисно створює такі умови, щоб позбавитися від пільговиків і це їм удається – люди гинуть на мосту, на коліях. Своїми діями відповідачі нанесли нам матеріальну та моральну шкоду, а також душевний біль. По їх вині ми покинули дачі, не можемо вирощувати екологічно чисті продукти, що відобразилося на нашому здоров’ї та майже порожніх гаманцях..

Наведені приклади дають нам основу думати і говорити, що керівники старої системи навмисно доводять підприємство до банкрутства, щоб потім за безцінь його викупити, а влада та правоохоронні органи допомагають їм у цьому.

1. **Бездіяльність владних структур та прокурорів Гаврилюк та Сірик.**

У жовтні 2014 року ми подали звернення до Ніжинського міжрайонного прокурора Гаврилюк С. М. Він відправив Чернігівському прокурору з нагляду за додержанням законів у транспортній сфері Крупку С. В. Крупко відіслав начальнику Південно-Західної залізниці Кривопішину О. М. (додаток № 8).

16 квітня 2015 року ми звернулися до прокурора Гаврилюк С. М. з другим зверненням, в якому просили надати письмову відповідь на 8 запитань і ще просили не відправляти по колу, а розібратися по суті, але він відправив на Південно-Західну залізницю і на питання не відповів (додаток №10). Ми писали також звернення до президента, прем’єра та генерального прокурора. Вони також відправили на Укр. Залізницю (додаток №9) , а звідти отримали стандартні відписки. Робиться все так, як у старі Радянські часи. Останню скаргу ми відправили до Верховної Ради в комітет з питань запобігання і протидій корупції. Тут спрацювали трохи по-новому: відправили прокурору Чернігівської обл. Чебісову Д. О. Відповідь надав заступник прокурора Чернігівської обл. Сірик Д. (додаток №11). Він порекомендував звернутися до суду.

Міліція також захищає систему. 10.02.2015 року зробили запит на ім’я начальника міліції станції Ніжин Діденко В. Г. Відповідь отримали неповну і не зовсім правдиву (додаток №5).

В усіх наших зверненнях ми просили розглянути 4 питання:

1. Порушення прав людини.
2. Смерті людей.
3. Безгосподарська діяльність та розкрадання державних коштів.
4. Корупція.

Чому правоохоронні органи не побачили зловживань і не відправили туди, де могли б відреагувати?

Ми пройшли усі інстанції, але нас ніде не почули і не розібралися по суті. Іще повністю працює стара Радянська корумпована система, де людина на останньому місці. На майдані гідності ставили питання зруйнувати стару систему та збудувати нову. Народ вимагає справедливості, працювати по-новому і має право на це.

Згідно ст.5 Закону України «Про судовий збір» я звільнений від сплати судового збору, так як є інвалідом ІІ групи загального захворювання. Копія довідки МСЕК серії МСЕ-ЧНВ № 320290 від 22.04.03 року додається.

 На підставі викладеного та керуючись статтями 3,5 ЦПК України статтями 19 ,282, 293, 1163, 1164 ЦК України прошу:

1. Зобов’язати керівників залізниці відкрити перехід через 1-5 колії і вихід на автостанцію, як було до 2014 року. Або зробити перехід регульованим по прикладу залізничного переїзду. При відсутності потягів – перехід відкритий. Така можливість є 100%.
2. Прийняти адекватні міри про бездіяльність прокурорів Гаврилюка С. М. та Сірика Д.
3. Допомогти суспільству ліквідувати стару корумповану систему та збудувати нову демократичну правову, яка буде захищати людину, а не систему.
4. Стягнути з відповідачів на нашу користь моральну і матеріальну шкоду.
5. На підтвердження позову викликати до суду 8 свідків.
6. Віднести всі витрати, пов’язані з розглядом справи за рахунок відповідача.

**Додатки**: копія позовної заяви, копія довідки МСЕК, підписи громадян на 12 аркушах, докази на 28 аркушів, фотодокази - 11 штук.

Якщо і третя судова влада не почує нас і не допоможе, громада сама буде наводити лад у країні.

 10 грудня 2015 р. Богдан О. Р.

Національне Антикорупційне бюро України

м. Київ, вул. Сурікова, 3

Богдан Олександр Романович

Член громадської ради міської та районної

Дитина війни, інвалід ІІ групи

Чернігівська обл., м. Ніжин, вул. Остапа Вишні, 7

тел. 097-292-27-46

Громада, 370 підписів

**СКАРГА**

 1 грудня 2015 року ми звернулися до Ніжинського міськрайонного суду з позовною заявою:

1. Про порушення прав людини, смерті людей та злочинні дії керівників залізниці Чайка Ю. К. та Кривопішин О. М.
2. Протиправні дії та бездіяльність прокурорів Гаврилюка С. М. та Сірика Д.
3. Стягнення моральної шкоди.

4 грудня 2015 року суддя Гордієць Л. В. надіслала ухвалу по справі № 740518815Ц про залишення заяви без руху. Уній було вказано, що позивач не зазначив ім’я та по-батькові відповідачів, а також мало обґрунтував вимогу про стягнення матеріальної та моральної шкоди.

10 грудня 2015 року ми надіслали повторну позовну заяву, усунувши всі зазначені в ухвалі недоліки.

11 грудня 2015 року суддя Гордієць Л. В. надіслала ухвалу по справі № 740518815Ц про повернення позовної заяви зазначивши,що позивач не усунув недоліки попередньої ухвали.

Майже два роки громада м. Ніжина веде боротьбу за права людини, бореться зі старою ще радянською корумпованою системою. У нашій справі винесено чотири питання. Усі вони аргументовані, обґрунтовані, мають фотодокази та документальне підтвердження. 370 людей, які підписалися, можуть бути свідками по даній справі, а суддя Гордієць чомусь не побачила існування суперечки між сторонами,не побачила корупційних дій та «кришування» їх, а також знущань над людьми. Скільки іще суди будуть топкатися по нашій гідності? Ганьба таким судам!

Ми вважаємо, що суддя віднеслася до громадської проблеми упереджено. Вона не захищає законність та справедливість, а захищає стару систему, до якої сама належить.

Звертаємося до новосформованого Антикорупційного бюро з вірою і надією, що ви справедливо розберетеся у проблемі громади та допоможете нам зламати стару корумповану систему.

З повагою, громада м. Ніжина.

Разом ми переможемо!

Слава Україні!

Після Різдва ми подаємо позовну заяву повторно з надією, що інший суддя зверне увагу на проблему громади та винесе справедливе рішення. Доживемо – побачимо.