



Skaper vi menneskeverd, skaper vi fred

Taler
Per Østvold

Dato
18 september 2005

Sted
Bergen

Omstendigheter
Norsk Transportarbeiderforbunds landsmøte

1

Kjære landsmøtedeltakere og gjester.

5 Gratulerer med valgresultatet! Gratulerer med seieren! Vi fikk et rødgrønt flertall på Stortinget. Nå skal vi sette en ny kurs!

Mange av Transportarbeiderforbundets medlemmer har bidratt gjennom denne viktige valgkampen. Takk til alle!

10

Men jobben er ikke gjort med dette. Nå skal vi passe på at løftene innfris. Vi forventer at den nye regjeringen straks reverserer endringene i arbeidsmiljøloven. Vi forventer at de arbeidsløse får tilbake ferietillegget, og at utvidelsen av antall karensdager reverseres.

15

Først og fremst forventer vi å få en regjering med vilje til å styre, altså det motsatte av Bondeviks-regjeringens vilje til å la markedskreftene styre.

20

Markedskreftene kan aldri føre til utjamning og rettferdighet. Markedskreftene fører til det motsatte - til større forskjeller, mer urettferdighet og mer sosial dumping.

25

Nå forventer vi en ny kurs; det vil si en politikk som verner om våre grunnleggende faglige og sosiale rettigheter og som bygger et solidarisk Norge. Vi vil ha en regjering som er for oss, ikke mot oss!

Også innenfor samferdselssektoren er mye ugjort. Vi forventer at en rødgrønn

30 regjering satser på kollektivtransporten, slik at vi kan snu en negativ trend gjennom flere år. Vi forventer at regjeringen straks vedtar en anbudspause i kollektivsektoren, slik at vi får tid til å oppsummere erfaringene med konkurranseutsetting. Og vi forventer at regjeringen legger ned veto mot EUs havnedirektiv - hvis det går på tvers av våre hevdvunne retigheter.

35 Dette bare for å nevne noe.

40 "* skaper vi menneskeverd, skaper vi fred". Vi har valgt dette landsmøtemottoet fordi vi ønsker å sette fokus på krig, nød og fattigdom. Vi stiller spørsmålet: Hvor kommer krigen fra?

Hvorfor må to og en halv milliarder mennesker - det vil si 40 prosent av menneskeheten - klare seg på mindre enn 13 kroner om dagen?

45 Hvorfor er det slik at nesten én milliard mennesker er så fattige at de daglig opplever sult og underernæring - i en verden som har mer enn nok mat til alle?

Og vet dere hva: Av 6 millioner mennesker som må ha aids-medisin for å
50 overleve, er det bare en halv million som faktisk får medisiner. Hvorfor? Årsaken er at legemiddelselskapene har patent på medisinene. Og de fattige har jo ingen penger. Derfor får de heller ikke leve.

Stilt overfor syke, trengende mennesker spør storselskapene kun etter profitt.
55 Foretningsadvokaten sitter ikke bare med et patentdokument i hånda, han sitter også med makten til å omgjøre et annet menneskes fattigdom til en dødsdom. Dette gjør han med Verdens Handelsorganisasjons, WTOs patentavtale i ryggen.

60 Sannheten om vårt verdensøkonomiske system er at det dømmer mennesker til døden hver eneste dag. Det er grotesk. Det er umenneskelig. Og vi skal ikke tåle det!

Det går et spøkelse gjennom verdensøkonomien. Det kalles markedets frihet.
65 Det kalles modernisering - eller nedbygging av velferdsstaten. Spøkelset har mange navn.

Vi kaller det nyliberalismen.

70

Nyliberalismen er perioden etter 1980. Perioden etter at Thatcher tok over i Storbritannia og Reagan i USA. Dette er en periode preget av privatisering, skattekutt og en stadig råere markedsøkonomi.

75 Denne mørkeblå medisinen ville gjøre verden godt, påstod høyresida. Den skulle gi vekst og fremgang, sa de. Først skulle de rike bli enda rikere, og så skulle alle vi andre komme etter.

80 Nå har vi prøvd denne medisinen i 25 år - i stadig sterkere doser. Vi har hatt 25 år med nyliberalisme. Høyresida mener at denne perioden har vært en velsignelse. For eksempel skriver NHO i ei bok som kom ut i fjor at "Forskjellene mellom land og individer har blitt mindre" etter 1980. Skal vi tro på dette? Eller skal vi tro på Det Internasjonale Pengefondets egne statistikker?

85 Jeg skal gi dere noen få tall som viser hva som har skjedd. Og jeg har tallene fra Det internasjonale pengefondet, som for øvrig styres av de aller rikeste landene i verden.

90 I 1980 hadde de fattige landene 29 prosent av verdens årlige inntekt. Samtidig hadde de 80 prosent av befolkningen. Dette var en grotesk ulikhet. 80 prosent av menneskeheten måtte klare seg på 29 prosent av det som ble produsert. I år 2000 hadde disse fattige landene vokst til 84 prosent av befolkningen. Men nå måtte de dele på bare 19 prosent av verdens inntekt.

95 Dette, kamerater, er resultatet av den økonomiske nyliberalismen!

Husker dere da Muren falt i 1989? Da skulle østeuropeerne frigjøres. Og deretter skulle hele verden få det bedre, fordi markedskreftene ble friere. Med internett og frihandel skulle hele verden frelses av kapitalismen. Men hva
100 skjedde egentlig på 1990-tallet?

Det skjedde noe helt utrolig. Kapitalismens råskap på 1990-tallet var så mektig at mange land både i øst og i sør ble satt flere tiår tilbake. De rike overkjørte de fattige så til de grader at FN måpende måtte rapportere at utviklingen flere
105 steder var satt i revers.

- 54 land opplevde at inntektene per person gikk ned i løpet av 1990-tallet.
- Den forventede levealderen falt i 34 land.
- Og andelen mennesker som sulter, økte i 21 land.

Dette var fasit etter det såkalte globaliseringens tiår. Og det er dette som NHO, Høyre og Frp vil ha mer av.

- 115 Profittens profeter kunngjør at problemet for verden ikke er for mye frihandel, men for lite. De fattige har ikke déregulert seg nok ennå. Ethvert problem som skapes av markedsliberalismen møtes nå med økte doser markedsliberalisme.

- 120 Magnus Marsdal i Attac Norge sa på et seminar hos oss at "Det er som om et korps av brannmenn skulle dra ut for å slukke en brann med bensin i brannslangene. Og deretter, når de kommer hjem og alt er brent ned til aske, legge skylda på at de hadde med seg for lite bensin."

- 125 Internasjonal Transportarbeiderføderasjon, ITF, har lenge pekt på at fagbevegelsen må møte nyliberalismens angrep på faglige rettigheter med å globalisere solidariteten. Vi må støtte hverandre. Men ITF har også pekt på nødvendigheten av å skape allianser med organisasjoner og miljøer utenfor fagbevegelsen. Vi må skaffe oss nye allierte i solidaritets- og fredsbevegelser, i miljøorganisasjoner og blant unge aktivister.

- 130 Den globale kapitalmakten er en mektig motstander for arbeiderbevegelsen. Vi trenger allierte.

- 135 Kamerater!

Så langt har 100 000 menneskeliv gått tapt på grunn av USAs krig mot og okkupasjon av Irak. Og krigen bare fortsetter.

- 140 Da USA invaderte Irak, var 78 prosent av Norges befolkning imot norsk støtte til krigen. Men invasjonen kom. Og FNs sikkerhetsråd ble redusert til en dørmatte som US Army tørket støvlene av på før de marsjerte mot Mesopotamia.

Vi har sett bomber over Bagdad. Vi så invasjonen. Okkupasjonen. Tortur. Vi har sett supermakta i aksjon. Og vi har kjent vår egen avmakt.

150 Men i det minste har vi visst at vårt eget land ikke vasser i blodet til 100 000 irakiske menn, kvinner og barn. For vi har stilt oss på riktig side. Norge er imot okkupasjonen av Irak. Eller er vi egentlig det?

155 Sannheten er at Norge sendte militære styrker til Irak, selv om vi var imot krigen. George W. Bush har flere ganger skrytt av vår innsats der nede. USAs ambassadør i Norge sier at han føler seg trygg på "at Norge støtter det vi og andre gjør i Irak". Sannheten er at storting og regjering har klistret vårt norske flagg på USAs krigsmaskin. Sannheten er at vi er medskyldige, mot vår egen vilje. Og det, kamerater, verken kan eller vil vi tåle. Derfor støtter vi kravet om at alle norske styrker skal ut av Irak.

160

De må settes på første fly hjem!

165 "De streiker ved alle tariffoppgjør", skrev en av de store avisene i sommer. Og det var selvsagt oss i Transportarbeiderforbundet avisa siktet til.

Vi kjenner oss ikke helt igjen. Men vi må innrømme at vi har streiket en del. Men så har vi også hatt gode grunner til å gjøre det.

170 Vi har mange lavtlønte medlemmer. Vi har mange andre saker som opptar oss. Vi har medlemmer som ikke er redde for å gå på barrikadene. Og vi ønsker å være et kampforbund som står på for medlemmenes interesser.

175 Fjorårets streik blant medlemmer som er ansatt i de store matvaregrossistene i HSH-området, ble den lengste konflikten som Transportarbeiderforbundet har gjennomført på flere årtier. Den ble også en av de mest omdiskuterte, fordi den reiste et helt prinsipielt krav - kravet om et tariff tillegg som skal være forbeholdt de som er fagorganiserte.

180 I Transportarbeiderforbundet har debatten om gratisspassasjerene gått lenge. Og vi har vært på barrikadene for saken før. Også i 2002 ble det streik i HSH-området på det samme kravet. Men den streiken ble stoppet etter krav fra LO - før den hadde kommet ordentlig i gang.

I 2004 mente vi at kravet måtte få en ny sjanse. Derfor reiste vi det med full tyngde innad i LO. Og etter lange diskusjoner fikk vi LOs aksept for at kravet kunne reises i det forbundsvise tariffoppgjøret.

190 Fem ukers streik endte med et kompromiss som førte til mye kritikk og misnøye i våre egne rekker. Forhandlingsløsningen innebar enighet med HSH om å opprette lokale samarbeidsfond på den enkelte tariffbundne bedrift. Det ble satt av et engangsbeløp på to tusen kroner per årsverk som skulle brukes til å styrke samarbeid og oppslutning om de tre arbeidstakerorganisasjonene.

195

I avtalen het det blant annet at midlene i fondet "kan benyttes etter forutgående enighet mellom arbeidsgiver og klubben", og partene er enige om at "det ikke skal legges føringer for hva fondets midler skal kunne benyttes til ved lokal enighet".

200

Den forhandlingsløsningen vi kom fram til, ble vedtatt med stort flertall i de tre fagforbundene som deltok i streiken, det vil si Transportarbeiderforbundet, Prifo og Yrkestrafikkforbundet.

205 I ettertid kan vi konstatere at HSH og lokale arbeidsgivere har gjort alt de kan for å sabotere den løsningen som ble forhandlet fram. Nesten uten unntak har det vist seg umulig å bli enige lokalt om tiltak som kan styrke klubbene og oppslutningen om dem.

210 Vi er svært skuffet over HSH. Og vi må slå fast at deres negative holdning ikke bidrar til et konstruktivt samarbeid på andre områder.

På den annen side har HSH sin motvilje styrket oss i overbevisningen om at vi er på rett spor. Arbeidsgiverne ønsker ikke å bidra til at flere skal stimuleres til å organisere seg. De er redde for en mektig fagbevegelse. De er mer opptatt av gratispassasjerenes frihet til å være gratispassasjerer enn av de organiserte som drar lasset.

215

Vi skal sørge for at debatten om gratispassasjerene holdes varm. Og vi er glade
220 for at LO-kongressen tidligere i år behandlet spørsmålet og enstemmig vedtok at det kan framforhandles "ulike ordninger både sentralt og lokalt". Samtidig er vi klar over at kongressens vedtak ikke betyr at det er full enighet i LO om hvilke

225 strategier som bør velges for å klare å organisere langt flere arbeidstakere i
framtida. Men også vi må innrømme at det ikke finnes bare én løsning på
problemet.

230 Det vi vil holde fast ved, er at erfaringene fra andre land helt klart viser at hvis
fagbevegelsen skal klare å oppnå og opprettholde en høy organisasjonsgrad,
trengs det særskilte tiltak. Og særlig gjelder dette i privat tjenesteytende sektor.
Debatten om gratispassasjerer må derfor fortsette.

235 Den borgerlige regjeringa ville redusere fradraget for fagforeningskontingent fra
1 800 til 1 400 kroner i året, men ble heldigvis tvunget til å trekke forslaget.

240 Med en rødgrønn regjering på plass vet vi at vi vil få oppfylt kravet om å doble
fradraget for fagforeningskontingent fra 1 800 til 3 600 kroner. Ingen kan være i
tvil om at fjorårets lange streik i grossistsektoren bidro til å få dette kravet på
plass.

Transportarbeiderforbundet har gjennomført fire store, landsomfattende
konflikter på 50 år. I tillegg kommer flere mindre konflikter.

245 I en egen innstilling til landsmøtet om vårt kampfond, slår vi fast at konfliktene
har vært nødvendige og riktige. Vi er stolte av de konfliktene vi har gjennomført.
Vi er stolte av at forbundet har markert seg som et kampforbund med
betydelige slagkraft.

250 Under samtlige lovlige konflikter har forbundet kunnet utbetale streikebidrag
til medlemmene. Slik skal det være. Men det har selvsagt tappet kampfondet for
betydelige midler.

255 Fjorårets langvarige streik blant medlemmer i grossistsektoren kostet vel 12
millioner kroner netto. Siden 1996 har vi brukt vel 38 millioner kroner på
konflikter innenfor våre tariffområder.

260 Kampfondet må nå fylles opp. Det mener et enstemmig forbundsstyre og et like
enstemmig landsstyre. Og jeg håper vil vil få landsmøtets støtte til å gjøre dette.

I desember 2003 undertegnet vi en intensjons- og samarbeidsavtale med fem andre forbund med den målsetting å etablere et nytt forbund for ansatte innenfor samferdsel, logistikk og service innen 1. januar 2006.

Da samarbeidet brøt sammen våren 2005, var Forbund1-prosjektet etablert med et eget sekretariat med tre ansatte. Det var avholdt en rekke konferanser over hele landet. Flere hundre personer var engasjert i prosjektet lokalt og sentralt. Og mange satt skuffet tilbake.

Det var landsmøtet for fire år siden som ga oss klarsignalet til å starte et samarbeid med andre forbund for å utrede mulighetene for en sammenslåing.

Bakgrunnen er velkjent. Samfunnet rundt oss er i stadig endring og utvikling - ikke minst innenfor samferdsels-, service- og kommunikasjonssektoren. Viktige utviklingstrekk er liberalisering i hele Europa, nedbygging og kommersialisering av offentlige virksomheter, og konsentrasjon på arbeidsgiversida i retning av store, internasjonale eiere som opererer innenfor flere bransjer.

Den intensjonsavtalen som ble undertegnet i 2003, pekte på at fagbevegelsen er splittet opp både innenfor og mellom bransjer. Dette svekker kampen for lønns- og arbeidsforhold, muligheten for næringspolitisk innflytelse og mulighetene for innflytelse innad i de store konsernene.

Denne beskrivelse av virkeligheten stemmer fortsatt. På mange måter blir vi innhentet av virkeligheten. Når konsernet Posten Norge kjøper Nor-Cargo, er dette en ganske brutal påminnelse om at våre organisasjonsgrenser ikke lenger passer med bedriftsstrukturene. Forslaget om å slå Nor-Cargo Thermo sammen med bedriften Nettlast er en ny påminnelse. Mens sjåførene i Nor-Cargo Thermo er organisert i Transportarbeiderforbundet, er sjåføren i Nettlast organisert i Jernbaneforbundet, og bedriften er eid av Posten Norge.

Anbudskonkurransene i buss-sektoren tvinger våre medlemmer til å skifte arbeidsgiver. Mange ganger går også pensjonsordninger og lokale avtaler tapt når fylkespolitikere skal spare penger i sine trange budsjetter. Og det er selvsagt ille nok. Men det er ikke alt. Fordi bussansatte er organisert i fire LO-forbund, fører politikernes spareiver til at medlemmene av og til må overtales til å skifte forbund etter en anbudskonkurranse eller et bedriftsoppkjøp.

Ingen av oss mener at dette er en gunstig situasjon. Men å gjøre noe med det, har vist seg å være veldig vanskelig.

305 Da Yrkestrafikkforbundet trakk seg fra Forbund1-prosjektet høsten 2004, var det et alvorlig tilbakeslag. Spesielt følte det slik i Transportarbeiderforbundet. Mange av våre medlemmer i bussektoren er lei av kiving om medlemmer. De ønsker samling. Uten Yrkestrafikkforbundet var det ikke mulig å samle bussektoren.

310

Tidlig i 2005 trakk også Jernbaneforbundet seg fra prosjektet. Det var et nytt tilbakeslag. Vi var da bare fire forbund tilbake, som fortsatte forhandlingene om en felles plattform for sammenslåing.

315 I etterpåklokskapens klarere lys er det lett å se at prosjektet ikke burde ha fortsatt etter dette. Og det sier jeg ikke fordi jeg tror at de fire forbundene som var tilbake, ikke kunne ha laget noe som var levedyktig og målrettet. Fortsatt tror jeg at det hadde vært mulig.

320 Etterpåklokskapen går først og fremst på at forhandlingsrommet om strukturen i et nytt forbund ble mye, mye mindre da Yrkestrafikkforbundet og Jernbaneforbundet trakk seg. HK ble ennå mer dominerende. For Transportarbeiderforbundet ble det ekstra viktig å sikre at det nye forbundet fikk en organisasjonsstruktur som synliggjorde at det nye forbundet ble noe mer
325 enn et ennå større Handel og Kontor.

Av denne grunn brøt samarbeidet sammen.

Så har mange spurt om Transportarbeiderforbundet stilte for harde krav i
330 sluttforhandlingene? Nei, vi mener ikke at vi gjorde det. Vi fremmet de kravene som vi måtte ha innfridd for å ha rimelig trygghet for at vi ville få flertall i våre organer for en sammenslåing. Og så er det et faktum at forhandlingsresultatet - av samme grunn - ikke ble akseptabelt for Handel og Kontor og for Hotell- og Restaurantarbeiderforbundet

335

I Transportarbeiderforbundets ledelse beklager vi at vi ikke nådde fram. Men vi har ingen bitre følelser. Og vi er glade for å kunne konstatere at sammenbruddet i prosessen ikke har skadet samarbeidet mellom de forbundene som deltok.

Senere på dette landsmøtet skal representanter for de sju forbundene som på et eller annet tidspunkt har vært med i Forbund1-samarbeidet, delta i en paneldebatt om hvilke organisasjonspolitiske utfordringer som vi står overfor. Det vil helt sikkert bli interessant.

345

Samtidig håper jeg at landsmøtet vil fornye den fullmakten vi fikk for fire år siden til å samarbeide tett med andre forbund med det mål å oppnå forbundssammenslåinger.

350

LOs utvikling er i seg selv et argument for endringer i forbundsstrukturen. Fire forbund deler toppledelsen seg i mellom. Og de aller største har langt på vei en slags vetorett i alle spørsmål av betydning.

355

At store fagforbund har betydelig større makt og innflytelse enn små, må vi finne oss i. Det er ulempen ved å være liten. Men av og til blir presset på organisasjonsrettigheter og avtaleforhold større enn det vi kan og vil akseptere.

360

Årsaken til problemene finner vi i privatisering og strukturendringer i næringslivet. Våre forbundsgrenser stemmer ikke lenger med næringslivets organisering.

365

Bussnæringen er et godt eksempel på at kartet ikke lenger stemmer med terrenget. Det NSB-eide Nettbuss har sin tariffavtale i LO Stat-systemet. Det skaper få problemer. Det er LO Stat som har eierskapet til tariffavtalene. De forbund som har medlemmer i tariffområdet, deltar som likeverdige parter i forhandlingene. Og så lenge forbundene ikke kriger med hverandre om medlemmene, har vi et greit forhold til hverandre.

370

I privat sektor er det annerledes. I privat sektor eies tariffavtalene av det enkelte fagforbund. Vi har en annen struktur og en annen tradisjon enn offentlig sektor. Tariffavtalene er en del av vårt eksistensgrunnlag. Og få har ønske om endringer.

375

Hovedregelen i LO er at medlemmene skal være tilsluttet det forbund som er part i tariffavtalen. Det betyr for eksempel at bussjåfører som er ansatt i bedrifter som er tilmeldt NHO og som arbeider på Transportarbeiderforbundets tariffavtale, skal være tilsluttet

380 Transportarbeiderforbundet. Så må det tilføyes at det selvsagt også finnes et alternativ utenfor LO.

Dette er hovedregelen. Så kommer unntakene: LOs representantskap fattet i 1998 vedtak om at LO-medlemmer i kommunale eller fylkeskommunale
385 selskaper - og hvor selskapet melder seg inn i NHO og får Transportarbeiderforbundets tariffavtale - allikevel skal kunne fortsette som medlemmer i Fagforbundet, men da som en overgangsordning.

Transportarbeiderforbundet har motstrebende måttet akseptere denne
390 ordningen. Vi liker den ikke. Vi liker den ennå dårligere når vi kan konstatere at overgangsordningen fortsetter på ubestemt tid. Og vi liker ennå litt dårligere de eksemplene vi har sett på at overgangsordningen brukes som brekkstang for å få til endringer i LOs organisasjonsforhold og i eierskapet til tariffavtalene i privat sektor.

395 Det skal ikke være noen tvil om at Norsk Transportarbeiderforbund vil forsvare eierskapet til vår buss- og godsavtale med NHO og Transportbedriftenes Landsforening. Vi har ikke noe ønske om å dele denne tariffavtalen med andre i LO.

400 På den annen side ser også vi at det er et sterkt behov for å samordne tariffavtalene i bussnæringen. I dag har vi tre tariffavtaler for samme yrkesgrupper: én i NHO, én i Navo og én for kommunale selskaper. Disse tre tariffavtalene bør i framtida samordnes slik at vilkårene blir så like som mulig.

405 Vi må også tilføye at vi er sterke tilhengere av et tett samarbeid mellom de forbundene som organiserer transportarbeidere i privat og offentlig sektor. Vi er nødt til å samarbeide hvis vi skal ha innflytelse i bedriftene og i samfunnslivet.

410 I løpet av denne landsmøteperioden har vi redusert antall fagforeninger fra 67 til 21. Tretti av disse fagforeningene tilhører losse- og lastesektoren, og de er nå samlet i én landsomfattende fagforening for havnearbeidere. Det har vært en lang og vanskelig prosess. Faktisk tror jeg dette er den største omorganisering
415 som har vært gjennomført i forbundets historie.

Men fortsatt gjenstår noe.

420 Nå må vi starte en diskusjon om hvordan vi skal fylle fagforeningene med
aktivitet og innhold. Hvilke oppgaver skal ligge i fagforeningene, og hvilke skal
ligge i forbundets administrasjon? Hvordan kan vi få flere aktive medlemmer og
et velfungerende demokrati? Hvordan kan vi engasjere oss i fagligpolitisk arbeid
lokalt? Hvordan kan vi bli mer målrettet? Dette er spørsmål som må få svar. Og
425 i fellesskap skal vi finne svarene.

På delegatenes bord ligger det et forslag fra vedtektskomiteen om å legge ned
landsstyret til fordel for et representantskap som foreningene selv oppnevner
representanter til. Forslaget har fått forbundsstyrets enstemmige støtte, og vi ber
430 landsmøtet gi sin tilslutning.

Et representantskap vil gi fagforeningene mer makt og innflytelse i forbundet.
Og det er en riktig utvikling.

435 LO er en maktfaktor i norsk samfunnsliv. Vi er stolte av de resultater som er
oppnådd i tariffpolitikken, gjennom valgkampen, og som resultat av LOs
samfunnsengasjement.

440 Men også LO må forandres. Sammen med LOs ledelse må forbundene i
tjenestesektoren sørge for at LO setter tjenestesektorens problemer ennå høyere
på dagsorden. Det betyr ikke at vi ønsker å skyve industrien eller andre sektors
behov til side. Tvert i mot: vi trenger industrien og mangfoldet i LO.

445 Vi ønsker en høyere prioritering av tjenestesektoren fordi det er den som
sysselsetter det store flertallet av dagens arbeidstakere. Det er i denne sektoren
LO må ha hovedfokus. Det er i tjenestesektoren at LO-kollektivet må klare å
organisere de mange. Hvis ikke vil LO raskt bli en mye mindre betydningsfull
organisasjon.

450 Før og under årets Stortingsvalg har det vært mye debatt om LOs fagligpolitiske
engasjement. La det være klart at vi ikke ønsker oss et LO som er nøytralt,
tannløst og ufarlig. LO må ha klare standpunkter i samfunnsdebatten. Og vi må
aldri legge skjul på at vi støtter venstresida i politikken.

455 Det kan overhodet ikke være noen tvil om at partiene trenger LO. Uten en stor

og demokratisk fagbevegelse som både spiller på lag med og påvirker
venstresidas partier, vil partiene raskt miste bakkekontakten.

460

Når det er sagt: Transportarbeiderforbundet og LO skal være åpen for alle
arbeidstakere - uansett politisk tilhørighet. Vi skal ha det høyt under taket - og
med åpen og demokratisk diskusjon om alle sider ved vår organisasjon.

465

Kamerater og venner!

Våre pionerer satte seg store mål. De var systemkritiske og hadde visjoner om et
bedre samfunn. Og de hadde mot til å sette seg mål som gikk på tvers av
etablerte sannheter. Slik skal også vi gå inn i en ny landsmøteperiode.

470

Lykke til, og takk for oppmerksomheten.

URI

475

<https://www.virksommeord.no/tale/skaper-vi-menneskeverd-skaper-vi-fred>

480

485

490

495