

FynBus bestyrelse

Dagsorden for møde

Torsdag, den 16. august 2012 kl. 16.00 – 18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Torben Andersen, Kerteminde
Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens
Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart
Bestyrelsesmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn
Bestyrelsesmedlem Bruno Hansen, Svendborg
Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg
Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kim Johansen, Nordfyn
Repræsentantskabsmedlem Jens Groth-Lauritsen, Ærø
Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Økonomichef Benny H. Hansen
Kundechef Helle Nielsen
Sekretariatschef Ingrid Dissing
Drifts- & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

DAGSORDEN

Sager til beslutning:	3
1. Integration af FynBus' Centersystem i PLANET	3
2. Omlægning af befordringsordninger i kommunerne	5
Sager til drøftelse:	8
3. Tema: Udmøntning af incitamentskontrakter	8
Sager til orientering:.....	10
4. Afskaffelse af rekvisitioner som rejsehjemmel.....	10
5. Meddelelser	12
6. Eventuelt.....	12

Sager til beslutning:

I. Integration af FynBus' Centersystem i PLANET

Sagsfremstilling:

Varetagelsen af kørsel til aktivitets- og genoptræningscentre samt specialskolekørsel sker i dag i to forskellige systemer, der ikke giver FynBus og kommunerne mulighed for at kunne udøve den driftsovervågning, som sker for øvrige kørsler.

Dette skyldes primært at de to systemer, Centersystemet og PLANET, ikke kan kobles direkte sammen.

Andre trafikselskaber har tilsvarende problemstillinger i forhold til disse typer kørsler.

Administrationen foreslår derfor at igangsætte et arbejde i regi af FlexDanmark med henblik på at udvikle og implementere en kobling mellem de to systemer pr. januar 2013.

Baggrund

I forbindelse med FynBus' og Sydtrafiks overtagelse af den siddende patientbefordring pr. 1. maj 2012 var det et krav fra Region Syddanmark, at FynBus overgik til planlægningssystemet PLANET, for at kunne koordinere driftsafviklingen med Sydtrafik.

En stor del af de kommunale kørselsordninger, der i dag håndteres i FynBus, er kørsel til aktivitets- og genoptræningscentre. For disse kørsler har kommunerne et ønske om, at de køres samlet til/fra centrene. Ligeledes er der til håndtering af specielskolekørsler også meget specifikke krav til kørslerne.

Ovennævnte kørsler kræver fast definerede biler og kan derfor ikke håndteres i den variable kørselsplanlægning uden en forudgående planlægning.

Til brug for denne planlægning med fast definerede biler har FynBus fået udviklet Centersystemet. Centersystemet kan håndtere faste ruter, hvor der dagligt lægges aktuelle ændringer ind (fx borgere der ikke skal med, eller nye borgere) hvorefter systemet fremkommer med en ny planlagt rute.

Da PLANET systemet er et lukket system, har det ikke umiddelbart været muligt at integrere Centersystemet til PLANET.

I de øvrige trafikselskaber håndteres nogle kørsler via HD Skole systemet som allerede er integreret i PLANET. Dette system er primært beregnet til faste skolekørsler uden daglige ændringer.

For øvrige kørsler, der enten ikke kan håndteres i den variable planlægning eller i HD skole systemet har de øvrige trafikselskaber valgt at lægge planlægningen ud til vognmændene.

PLANET systemet håndteres af FlexDanmark. FlexDanmark ejes i fællesskab af trafikselskaberne. FlexDanmark har anerkendt Centersystemet som værende et unikt planlægningsværktøj til de nævnte kørsler.

Status

Centersystemet anvendes fortsat i FynBus sideløbende med PLANET og der sker dagligt en manuel overførsel (indtastning) af data fra Centersystemet til PLANET samt daglig manuel kontakt til vognmænd vedr. udsendelse af kørslerne. Brug af Centersystemet kræver dobbelt vedligeholdelse af stamdata på bl.a. alle indbudte vogne.

Det administrative ressourceforbrug til disse opgaver udgør ca. 1 årsværk.

For vognmændene betyder det, at der dagligt udsendes manuelle lister med oversigt over næste dags kørsler, idet der kun i PLANET er mulighed for at se første og sidste stop på turen.

Denne manuelle proces giver heller ikke mulighed for at kunne udøve den driftsovervågning via PLANET, der sker for øvrige kørsler, og dette er i strid med de tilsagn der er givet i udbudsmaterialet.

For at afprøve mulighederne i HD Skolesystemet har centerkørslerne for Langeland været afprøvet i systemet. HD Skolesystemet er tungt at arbejde med og kan ikke planlægge ture – dette skal gøres manuelt og daglige ændringer er vanskelige at håndtere.

Der er FynBus vurdering, at uden integrering af det nuværende Centersystem vil det være vanskeligt at opfylde kommunernes nuværende krav til service og kvalitet for de nævnte kørselstyper.

Opgavens omfang

Tilpasning og udvikling af Centersystemet til PLANET vil være en selskabsspecifik løsning og omkostningerne vil tilsvarende være selskabsspecifikke. Udviklingen vil således kun omfatte Fyn og hvis flere trafikkselskaber ønsker at bruge systemet, vil det betyde yderligere udvikling.

Udviklingen af en kobling til PLANET vil dog være en fælles omkostning, idet det vil indgå i et tilsvarende udviklingsprojekt med integration til PLANET.

Der vil i udviklingsarbejdet skulle tages stilling til, om daglig drift og support skal overdrages til FlexDanmark eller fortsat skal varetages af nuværende leverandør, der har udviklet systemet.

Udvikling og integration kan igangsættes i sommeren 2012 og kan være afsluttet inden udgangen af 2012, så fuld integration kan ske fra 2013.

I 2012 planlægges ca. 140.000 kørsler årligt via centersystemet

FlexDanmark har lavet et overslag på udvikling og integration af Centersystemet til PLANET. Overslaget udgør 1,375 mio.kr.

Investering udgør således 1.375.000 kroner.

Investeringen betyder, at FLEXtrafik hvert år sparer et årsværk. Det svarer til 400.000 kroner om året. På den baggrund er investeringen tilbagebetalt efter 3,5 år.

Da investeringen er en væsentlig forudsætning for en optimal drift i Flextrafik og foretages for at kunne tilgodese ejernes nuværende og fremtidige behov, foreslås investeringen finansieret over den del af administrationsudgifterne i 2012, som vedrører IT-udgifterne.

Den konkrete udmøntning af finansieringen på de enkelte ejere afhænger af, hvorledes administrationsudgifterne fordeles. Der pågår arbejde herom, som er planlagt fremlagt til beslutning på bestyrelsens møde i september.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender at

- FynBus via FlexDanmark igangsætter udvikling og integration af centersystemet.
- Investeringen og finansieringen gennemføres som foreslået.

Vedtagelse:

2. Omlægning af befordringsordninger i kommunerne

Sagsfremstilling:

Baggrund

I forbindelse med aftale mellem Regeringen, Danske Regioner og KL om økonomien for 2013 er det aftalt, at kommunerne fra 2014 skal reducere omkostninger i forbindelse med de kommunale befordringsordninger med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt.

Det hedder i aftaleteksten:

De skønnede gevinster følger af lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikelskaberne.

Der igangsættes en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster fra 2014. I analysen indgår en model, hvor de regionale trafikelskaber overtager ansvaret for udbud og planlægning, mens kommunerne fortsat varetager visitation og budgetansvar. Samtidig skal analysen afdække behovet og mulighederne for lokale løsninger. Analysen færdiggøres primo 2013.

Regeringen og KL er enige om i fællesskab at prioritere de frigjorte effektiviseringsgevinster i forbindelse med drøftelserne om kommunernes økonomi for 2014.

Kortlægning og analyse af befordringsordninger.

Baggrund for aftalen vedrørende de kommunale befordringsordninger finder man i rapporten *Kortlægning og analyse af befordringsordninger* fra Finansministeriet af 12. januar 2012. Rapporten udgør et led i arbejdet med den tidligere VK-regerings afbureaukratiseringsplan *Mere tid til velfærd*. Heri fremgår det blandt andet, at der skal ske en samordning og forenkling af reglerne om befordring på tværs af forskellige lovgivninger.

Formålet med at undersøge reglerne for befordringstilskud er, hedder det i rapporten, at lette kommunernes og regionernes administration af befordringsordningerne og afskaffe uhensigtsmæssige krav i reglerne. Som et led i undersøgelsen har Deloitte gennemført en datakortlægning i samtlige fem regioner samt i udvalgte kommuner og a-kasser.

Kortlægningen omfatter 43 befordringsordninger inden for 17 overordnede områder med henblik på at tilvejebringe et grundlag for en vurdering og beregning af konsekvenserne af forskellige regel-forenklinger, at analysere baggrunden for eventuelle forskelle i kommunernes og regionernes udgifter ved ordningerne og beregne mulige effektiviseringspotentialer. Trafikselskaberne (undtagen BAT) har været inddraget med hensyn til belysning af udvalgte kommuners og regioners kørselsudgifter.

I en særlig kortlægning og analyse har man inden for udvalgte befordringsordninger opgjort og analyseret kørselspriser i kommuner, regioner og trafikselskaber samt trafikselskabernes administrationsmodeller. Herunder vurderet styringsmæssige fordele og ulemper ved forskellige organisatoriske placeringer af trafikkerollen. Analysen omfatter siddende patientbefordring, læge- og speciallægekørsel, skolekørsel, specialundervisningskørsel og rutekørsel for voksne handicappede.

Særligt med hensyn til konkurrenceudsættelse via trafikselskaberne hedder det i rapporten:

Såfremt alle kommuner realiserede kørselspriser svarende til niveauet i trafikselskaberne, ville det svare til en besparelse på cirka 360 mio. kr. for de fire² analyserede kommunale ordninger. Hvis resultaterne udstrækkes til en række beslægtede ordninger, der ikke har været omfattet af den supplerende undersøgelse, kan der skønnes et potentiale i kommunerne på cirka 430 mio. kr.

Analysen viser, at forskelle i lovfortolkning, serviceniveau og administrativ styringspraksis samt kørselspriser vurderes at være de primære forklaringer på udgiftsforskelle kommunerne/regionerne imellem og mellem kommuner/regioner og trafikselskaber.

Rapporten fremkommer herefter med en række anbefalinger med henblik på effektivisering. En af anbefalingerne er, at kommunerne lægger mere videret kørsel hos trafikselskaberne.

Generel status på samarbejde mellem kommuner og FynBus

FynBus' kørselskontor, kaldet Flextrafik, er oprindeligt oprettet med henblik på at koordinere kørsel for særligt bevægelsehæmmede (SBH-kørsel). Denne koordination, som tidligere var amtskommunal, er pålagt trafikselskaberne i henhold til Lov om Trafikselskaber, siden 2007. De senere år har kommunerne i stigende grad bedt FynBus om at koordinere andre kommunale kørselsordninger, og siden 2010 har FynBus koordineret teletaxa, som erstatning for rutekørsel. Fra maj 2012 koordinerer FynBus også den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

² Med de fire kørselsordninger menes der siddende patientbefordring, læge- og speciallægekørsel, skolekørsel, specialundervisningskørsel. Den femte undersøgte kørselsordning er rutekørsel for voksne handicappede (SBH) som kommunerne som bekendt allerede nu ved lov skal lade udføre af trafikselskaberne.

FynBus koordinerede således i 2011 ca. 265.000 ture. I 2012 forventes de kommunale kørsler (både handicapkørsel, øvrig kommunal kørsel og telekørsel) at udgøre ca. 388.000 ture årligt. Hertil kommer ca. 240.000 ture for Region Syddanmark.

I øjeblikket koordineres følgende befordringsordninger:

Kommune	Handicap-kørsel	Lægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Aktivitetssdag-center	Specialskole	§ kørsel	Elevkørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordring
Assens	x	x	x	x		x		x	x	
Faaborg Midtfyn	x	x	x	x	x			x	x	
Kerteminde	x	x	x	x	x		x		x	
Langeland	x	x		x			x			
Middelfart	x	x	x						x	
Nordfyn	x	x	x			x		x	x	
Nyborg	x	x	x	x				x	x	
Odense	x								x	
Svendborg	x	x		x					x	
Ærø	x	x	x						x	
Region									x	x

FynBus har løbende været i dialog med kommunerne om mulighederne for kørselskoordination, og i oktober 2011 tilbød FynBus et informationsmøde til alle kommuner i forbindelse med overgang til nyt Planlægningssystem PLANET.

Fremtidigt samarbejde omkring de kommunale befordringsordninger

FynBus ønsker på baggrund af den politiske aftale at undersøge kommunernes eventuelle ønske om at udvide samarbejde omkring de kommunale kørselsbefordringsordninger. Det foreslås derfor at FynBus tager initiativ til en dialog herom med kommunerne i efteråret 2012.

Der foretages udbud af flexkørslen hvert år. Næste udbud er 1. marts 2013. FynBus skal inden den 15. november 2012 derfor have overblik over hvilke kommunale kørselsordninger der ønskes koordineret af FynBus. FynBus vurderer imidlertid at der vil være behov for forberedelse og planlægning i løbet af 2013, med henblik på nye kørselsordninger indgår i udbuddet gældende fra 2014.

FynBus har i 2012 via ERFA-gruppen med repræsentanter fra kommunernes kollektive trafik igangsat et tværgående arbejde vedr. telekørsel, og modeller for prissætning af de administrative omkostninger ved befordringsordningerne.

Det er aftalt med Odense Kommune, at FynBus ultimo september 2012 bidrager med et oplæg til overtagelse af kørselsordninger for Odense kommune.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus udarbejder en pjece/profilbeskrivelse vedr. de kommunale kørselsordninger i FynBus
- FynBus udsender skriftlig invitation til en besøgsrunde til alle kommunerne ultimo oktober – primo november, hvor målgruppen er kommunaldirektører og forvaltningschefer.
- FynBus i 2013 tilbyder kommunerne en gennemgang af de kommunale befordringsordninger med henblik på evt. samarbejde gældende fra 2014.

Vedtagelse:**Sager til drøftelse:****3. Tema: Udmøntning af incitamentskontrakter****Sagsfremstilling:**

På bestyrelsesmødet 14. maj 2009 vedtog bestyrelsen 1. generation af incitamentsaftaler i FynBus vedrørende de regionale ruter. Aftalen med Arriva var en del af den forligsaftale, der blev indgået 19. december 2009 på baggrund af køreplansskiftet i august 2008.

Aftalen løb i perioden 1. juni 2009-31. juli 2010, hvor daværende kontrakt for regionalkørslen udløb. I aftale perioden var følgende bonusparametre:

- Der var afsat 750.000 kr. til forbedret kundetilfredshed i forhold til kundeundersøgelserne i 2008 og 2009
- Der var afsat 750.000 kr. til nedbringelse af kundeklager i forhold til januar og februar 2009
- 2,00 kr. pr. ekstra passager i forhold til 2008 under forudsætning af, at indtægtsfremgangen udgør mindst 50 % af passagerfremgangen

Kundetilfredsheden måles på følgende parametre i forbindelse med FynBus' årlige kundetilfredshedsundersøgelse:

- Tilfredshed med indeklimaet i bussen
- Tilfredshed med den indvendige rengøring
- Tilfredshed med chaufførens kørsel
- Tilfredshed med chaufførens kundeservice
- Tilfredshed med bussens udvendige rengøring og vedligeholdelse
- Tilfredshed med bussens overholdelse af køreplanen

I aftaleperioden blev udbetalt samlet bonus 610.000 kr., heraf 150.000 kr. for kundetilfredshed og bonus på 460.000 kr. for nedgang i antal klager.

Forbeholdet i forholdet til passagertal om indtægtsfremgang skyldtes især, at der i 2008 endnu var problemer med at manglende registrering af brug af periodekort.

I aftaleperioden blev udbetalt bonus for ekstra passagerer på i alt 820.000 kr., idet der blev registreret passagerfremgang på 8,8 %.

På baggrund af den første incitamentsaftale ansøgte FynBus 1. oktober 2009 Trafikstyrelsen om tilskud til 2. generations incitamentsaftaler i bybusserne i Svendborg (Arriva) og Odense (Tide Bus og Odense Bybusser), herunder især om tilskud til kvartalsvise kundeundersøgelse og uddannelse/certificering af chaufførerne. Trafikstyrelsen meddelte tilsagn den 15. januar 2010.

Med baggrund i erfaringerne fra den første aftale gik FynBus i forhandling med Arriva om en ny aftale for de regionale busser, med henblik på, at denne aftale kunne danne skabelon for alle aftaler. Denne forhandling blev noget langstrakt på grund af blandt andet ledelseskift i Arriva og afklaring af håndtering af den store reduktion af den regionale kørsel pr. 1. august 2010.

De nuværende incitamentsaftaler blev iværksat med virkning fra 1. januar 2011 til udløb 31. december 2012 med følgende bonusparametre:

- Kundetilfredshed som i første aftale med afsat årligt bonusbeløb på 1.200.000 kr. for både de regionale ruter (Arriva) og den udbudte del af bybusserne i Odense (Tide Bus), 500.000 kr. for bybusserne i Svendborg (Arriva) og 300.000 kr. for den resterende del af bybusserne i Odense (Odense Bybusser)
- 2,00 kr. pr. ekstra passager for bybusserne i Odense i forhold til 2010 under forudsætning af at indtægtsfremgangen udgør mindst 50 % af passagerfremgangen.
- 1,50 kr. pr. ekstra passager for de regionale ruter i forhold til perioden august-december 2010 opskaleret til årsniveau og bybusserne i Svendborg i forhold til 2010. Forudsætning om indtægtsfremgang bortfaldet, da den ikke længere vurderedes som relevant.

I 2011 er foretaget samlet bonusudbetaling på i alt 4,0 mio. kr. fordelt som vist nedenfor (1.000 kr.).

Aftalepart	Bonus kundetilfredshed	Bonus flere passagerer	Bonus i alt
Arriva, Regionale ruter	1.200	859	2.059
Arriva, Bybusser Svendborg	500	18	518
Tide, Bybusser Odense	1.097	0	1.097
OBB, Bybusser Odense	300	39	339

I forhold til den første incitamentsaftale for de regionale ruter er kundetilfredsheden frem til 2012 steget markant med ca. 25 %. Alle kundetilfredsmålinger fra 2011 ligger over niveauet for de regionale ruter i 2010. Fra 1. kvartal 2011 til 2. kvartal 2012 er kundetilfredsheden i gennemsnit steget med 11 %.

I 2012 er forventningen, at der udbetales fuld bonus for kundetilfredshed og at der i alt udbetales 1,1 mio. kr. i bonus for flere passagerer fordelt med 0,8 mio. kr. til regionale ruter, 0,1 mio. kr. til bybusserne i Svendborg og 0,2 samlet til bybusserne i Odense.

Med hensyn til de nye aftaler skal det vurderes om det fortsat er de nuværende parametre og niveauer, der skal fastholdes. Aftalerne for 2012 forventes endeligt afklaret i løbet af oktober 2012.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter overvejelser vedrørende incitamentskontrakter

Vedtagelse:

Sager til orientering:

4. Afskaffelse af rekvisitioner som rejsehjemmel

Sagsfremstilling:

Baggrund

Rekvisitioner anvendes for nuværende som rejsehjemmel i FynBus, men rekvisitioner er utidssvarende og tidskrævende både for FynBus, kunden, chaufføren og entreprenøren.

De kundegrupper, der anvender rekvisitioner kan opdeles i 2 overordnede grupper:

1. Kommunale institutioner
 - a. Skoler
 - b. Børneinstitutioner
 - c. (Dagplejecentre)
2. Øvrige
 - a. Fængsler
 - b. Asylcentre
 - c. Kirker
 - d. OUH-skadestue
 - e. Herberger

De kommunale institutioner anvender omkring 65 % af det totale antal rekvisitioner.

FynBus' økonomiafdeling anvender på årsbasis mere end en fuldtidsstilling på administrationen af rekvisitioner.

Afskaffelse af rekvisitioner som rejsehjemmel

På baggrund af ovennævnte ændrer FynBus procedurer vedrørende rekvireret kørsel fra de to kundegrupper.

Kundegruppe 1 – kommunale institutioner

Her er det typisk, at en stor gruppe af både voksne og børn rejser sammen og ofte på de samme rejserelationer og derved det samme zoneantal. Det vil derfor være naturligt at anvende storkunde-KVIKKort til denne kundegruppe. Dette kort anvendes allerede af flere institutioner på Fyn.

For kunden vil dette betyde, at der én gang skal bestilles KVIKKort, men at kunden ikke skal bestille rekvisitioner løbende. Procesleddet, hvor chaufføren og entreprenøren skal administrere rekvisitioner udgår.

Ændringen for kundegruppe 1 kan gennemføres relativt simpelt og vil fjerne mere end halvdelen af rekvisitionerne hurtigt. Flere kommuner har tilkendegivet overfor FynBus, at anvendelse af storkunde-KVIKKort skal tilbydes fremfor rekvisitioner.

I kundegruppen er der en mindre kundegruppe – typisk mere end 15 voksne og ingen børn – hvor KVIKKort ordningen ikke vil være optimal. Indtil videre opretholdes rekvisitioner til denne mindre gruppe. Tiltag vurderes i tilknytning til kundegruppe 2s løsning.

Kundegruppe 2 - Øvrige

Her er der ofte tale om kunder, der udleverer rekvisitioner til anden part og rejserelationerne er meget varierede.

FynBus vil på sigt tilbyde enkeltbilletter til denne gruppe af kunder i stil med eventbilletter. Derved vil proceduren blive lettet for både kunden og FynBus, da kunden forud betaler for et antal enkeltbilletter. Hver kunde har forskellige behov, og disse skal derfor analyseres før der tilbydes enkeltbilletter. Konsekvenserne heraf er blandt andet, at ændringer for kundegruppe 2 træder i kraft senere end for kundegruppe 1.

Besparelspotentiale

Ved at ændre proceduren omkring rekvisitioner forventes det, at der kan spares 50 % af ekspeditionstiden. Endvidere vil der være tidsbesparelse i busserne, da chaufføren ikke skal tjekke rekvisitionerne og entreprenøren undgår administrativt arbejde med rekvisitioner.

Konsekvenser for prisniveau

Rejsereglerne for straksgruppe- og grupperejser er uændret. Det betyder, at straksgruppebilletten kan udstedes til grupper på min. 8 personer i bussen. Hver betalende voksen kan tage 2 børn under 12 år gratis med og hvert betalende barn må tage 1 barn gratis med under 12 år. Grupperejser bestilles hos FynBus til min. 15 personer og reglen om gratis børn frafalder.

For kundegruppe 1 betyder det, at taksten ændres fra taksten på enkeltbilletter eller straksgruppebilletter (10-turskort pris) til den lavere KVIKKort-takst.

For kundegruppe 2 vil FynBus i efteråret 2012 udvikle et billetprodukt, der gør det administrativt lettere og som ikke er fordyrende for kunden.

Tidsplan

Forløbet er igangsat og forventes afsluttet med nye procedurer februar 2013:

- Orientering af FynBus' bestyrelse (16. august 2012)
- Udsendelse af mail indeholdende information om ny procedure til kontaktpersoner for kundegruppe 1 (august 2012)
- Udvikle ny enkeltbillet til kundegruppe 2. Pilottest udføres med et af de større asylcentre (efterår 2012)
- Udsendelse af mail indeholdende information om ny procedure til kontaktpersoner for kundegruppe 2 (januar 2013)
- Ikrafttræden af nye procedurer februar 2013

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:**5. Meddelelser**

- Udbud af specialskolekørsel
- Korrespondancesikringsprojekt
- Infrastrukturprojekter i Odense Kommune
- Teletaxaordning i Spodsbjerg
- Passagerudvikling på lokale ruter
- Driftsstatistik
- Region Syddanmarks tilskudsmodel

6. Eventuelt

Formand
Torben Andersen

Næstformand
Lasse Krull

Bestyrelsesmedlem
Lars Kristian Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Kasper Westh

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Niels Peter Ellegaard

Bestyrelsesmedlem
Bruno Hansen

Bestyrelsesmedlem
Peter Jordhøj

Bestyrelsesmedlem
William Jensen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen