

Dato: **20.01.2022**Sted: **Stavanger**

Saksbehandler:

Tore Jensen

Drift av kollektivtransport i Rogaland

Rutetilbudet med buss på Nord-Jæren har vært betydelig utvidet over mange år, både med fylkeskommunale midler og – siden 2016 – med statlige midler. I tillegg har rutetilbudet *inn* til byområdet (Ryfast og matebusser til Jærbanen) vært utvidet ved hjelp av fylkeskommunal finansiering.

Byområdet på Nord-Jæren har de seneste årene hatt betydelig passasjervekst. Dette er et ønsket mål for å bidra til de overordnede strategiene om endret reisemiddelfordeling. Det er samtidig en kjensgjerning, ikke bare i Rogaland, at passasjervekst i de aller fleste tilfeller medfører økte kostnader. Unntakene er gunstige ruteomlegginger (engangseffekter) og kostnadsnøytrale takstendringer. Men som hovedregel vil produksjonsdrevet- eller takstdrevet passasjervekst medføre økt tilskuddsbehov.

Standardheving og generell kostnadsvekst i kombinasjon med stadig gunstigere takster har i sum bidratt til at tilskuddsbehovet har økt overproporsjonalt med økningen i selve rutetilbudet. Tilskuddsveksten for buss har vært større på Nord-Jæren enn i de øvrige delene av fylket, både absolutt og i relative tall.

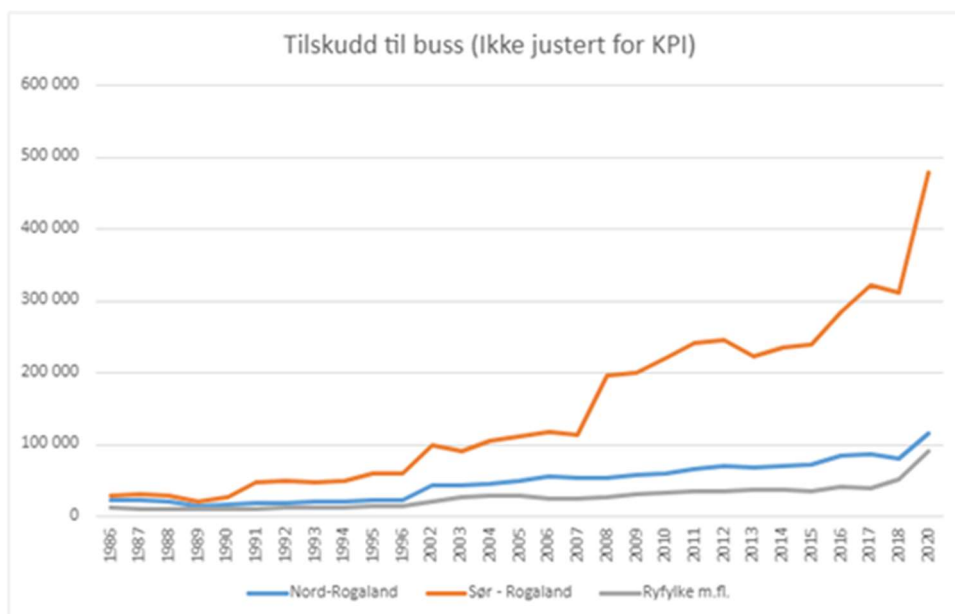


Fig. 1 – Figuren viser utviklingen i tilskudd for bussrutene i ulike deler av fylket i perioden 1986-2020 (ikke justert for KPI), inkludert Korona-året 2020. I «Sør-Rogaland» er den helt dominerende delen ruteproduksjonen i byområdet på Nord-Jæren. De største enkelthendelsene som har bidratt til tilskuddsøkningen er kostnadsvekst fra første til andre anbudsperiode på Nord-Jæren (2008), utvidelser av rutetilbudet på Nord-Jæren (2016 og 2020), ny ruteproduksjon som en følge av Ryfast (2019) og kostnadsvekst ved nytt anbud (med elbusser) på Haugalandet (2020). I tillegg kommer effekten av korona-relatert passasjerbortfall i 2020 i alle deler av fylket.

Med tilskudd menes den delen av bruttoutgifter som ikke dekkes av billettinntektene som er dekningsbidrag fra passasjerer. Etter 2015 har fylkestinget hatt som grunnleggende premisse at tilskuddsveksten (utover ordinær pris- og kostnadsvekst) i hovedsak må dekkes av nye finansieringskilder – les: øremerkede tilskudd, slik at skattefinansierte netto driftsutgifter holdes om lag reelt uendret.

Av hensyn til bærekraften i fylkeskommunens økonomi, har fylkesrådmannen kommunisert at økte dekningsbidrag fra passasjerer bør være en generell målsetting når kvaliteten på tjenestetilbudet tilsier at dette er riktig ut fra en samlet vurdering av attraktivitet. (I FT-sak 116/20 påpeker fylkesrådmannen at dekningsbidraget fra brukerne ikke bør gå ytterligere ned. Kollektivtrafikken med buss og båt i Rogaland har i dag vesentlig lavere dekningsbidrag fra passasjerer enn andre fylker i Norge. (kilde; KOSTRA)

Ordlyden i byvekstavtalen: «*Fylkeskommunen sitt ordinære tilskudd til drift kollektiv skal tilsvare det fylkeskommunens tilskuddsnivå antas å være uten byvekstavtalen.*»

Fylkesrådmannen finner det hensiktsmessig å utdype hva dette betyr. Ved disponeringen av frie inntekter, har fylkeskommunen på generelt grunnlag forpliktet seg til å prioritere kollektivtransport like høyt som man ville ha gjort uten øremerkede tilskudd fra staten. Øremerkede tilskudd skal komme i tillegg til den ordinære bruken av frie midler. Kollektivtransporten inngår like fullt i de ordinære prioriteringene når fylkestinget skal ta stilling til disponeringen av frie inntekter.

Med virkning fra 2021 har fylkestinget vedtatt at tjenesteområdet kollektivtransport må dekke sin andel av en spareplan som er nødvendig for å sikre fylkeskommunens langsiktige finansielle handlevne. Tjenesteområdets andel av rene kutt var 25 mill. kroner. Dette innebar ett av to: redusert ruteproduksjon til en verdi av 25 mill. kroner eller tilsvarende økt bruk av øremerkede tilskudd til dekning av ruteproduksjonen innenfor virkeområdet for byvekstavtalen. Styringsgruppen for byvekstavtalen har godkjent sistnevnte løsning.

Kort om inntektssystemet

Fylkesrådmannen viser til utgiftsutjevningen (kostnadsnøkkelen), som avgjør fordelingen av frie inntekter. Denne består av fem delkostnadsnøkler, hvorav tre delkostnadsnøkler gjelder for samferdsel: fylkesveg, buss og bane og båt/ferje. Nøklerne omfordeler en stor del av fylkeskommunenes frie inntekter basert på sektorenes vekt og et sett av objektive kriterier som speiler ufrivillige variasjoner i utgiftsbehovet. Det er et veletablert prinsipp at frie inntekter omfordeles ut fra objektive utgiftsbehov. Dette dreier seg om omfordeling på grunn av ufrivillige variasjoner i etterspørsels- og kostnadsforhold, for at fylkeskommunene skal ha et mest mulig likeverdig tilbud.

Fylkeskommunene får i utgangspunktet 6.372 kroner per innbygger i innbyggertilskudd i 2022, men dette og mer til blir gjenstand for 100 pst. omfordeling ut fra kriterier som skal fange opp variasjoner i utgiftsbehov – vi har full utgiftsutjevning, med andre ord.

For ferje er det sambandsbaserte kriterier som gjelder, mens det for hurtigbåt gjelder en kombinasjon av sambandsbaserte kriterier og lengden på kystlinjen. For buss og bane er det antall sysselsatte etter arbeidssted som i størst grad er avgjørende for fordelingen av frie inntekter. Det spiller ingen rolle hvor folk er bosatt. Det er ikke et

særskilt urbanitetskriterium i delkostnadsnøkkelen for buss og bane, men 12,6 prosent av sektorrammen fordeles imidlertid etter hvor mange som er bosatt spredt – altså mer ruralt. Øremerkede tilskudd som inngår i byvekstavtalen er naturligvis ikke en del av det objektive kriteriesystemet.

Hensikten med dette systemet er at overføringene til fylkeskommunene i størst mulig grad skal gjenspeile det kostnadsnivået som kan forventes ved å gi et kollektivtilbud av rimelig standard i de ulike delene av fylket, hvor de geografiske og demografiske forholdene er veldig ulike. For samferdselsformål gir ikke kostnadsnøkkelen et faglig grunnlag for å argumentere for at ressursinnsatsen skal følge innbyggertallet, snarere tvert imot. Rent faglig er det få holdepunkter for å dekomponere ressursinnsatsen for de ulike geografiske delene av Rogaland på basis av antall innbyggere. Dette gjelder for øvrig også fylkesvegnettet. De frie midlene som fylkeskommunen tildeles fra staten bygger dermed ikke på et 1:1-forhold mellom innbyggertall og kostnader til kollektivtransport i de ulike delene av fylket.

Disse overføringene gjennom inntektssystemet er imidlertid ikke tilstrekkelig til en produksjons- og takstdrevet passasjervekst for å oppnå nullvekstmålet i byområdet på Nord-Jæren. Nettopp derfor er det i byvekstavtalen ekstraordinær finansiering for å kunne utvide rutetilbud og innføre gunstigere takster, ut over det som kan forventes finansiert på ordinær måte.

Inntektssystemet er en fordelingsmodell, ikke en klar oppskrift på hvor mye penger vi skal bruke på de respektive tjenestoområdene eller i bestemte deler av fylket. Sluttresultatet av fordelingen er frie inntekter, slik at fylkestinget kan praktisere prinsippet om rammestyring og prioritere ut fra regionale behov. Inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner har vært innrettet slik siden 1986.

Spørsmål fra styringsgruppen desember 2021

1) *Styringsgruppen har på vegne av innbyggerne i de fire kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg i forhandlinger med Stortinget blitt sikret 50 millioner kroner i årlig tilskudd til reduserte kollektivpriser til innbyggerne. På hvilke kollektivprodukter har dette ført til billigere kollektivpriser for Nord Jæren – sammenlignet med innbyggere i øvrige kommuner i Rogaland som ikke er en del av bypakke Nord Jæren?*

Kort oppsummert:

- Takst-samarbeidet på Jærbanen og HJH-billetten er primært Nord-Jæren-relatert da de fleste reisene som berøres enten er interne reiser i byområdet, eller er reiser inn til byområdet.
- Øvrige taksttiltak som er gjennomført vil også primært komme Nord-Jæren til gode da 81% av kollektivreisene er i byområdet.

Mer utdypende svar:

Disponeringen av 51,6 mill. kroner til takstreduserende tiltak er spesifisert i økonomiplan 2022-2025 for Rogaland fylkeskommune. Takstsamarbeid i tilknytning til Jærbanen, herunder HjemJobbHjem-billetten, er målrettede tiltak for Nord-Jæren, men vil også komme andre kommuner på Jæren og Egersund til gode. Takstsamarbeidet og HJH-billetten bidrar dermed til å bedre kollektivtrafikkens konkurransekraft både internt på Nord-Jæren men også *inn til* byområdet.

Reduserte takster for 24-timers-billetten og andre periodebilletter er ikke spesifikke tiltak for Nord-Jæren, men er viktige takstreduserende tiltak for innbyggere på Nord-Jæren, jf. andelen reisende per område, figur 2. Prioriteringene er en videreføring av styringsgruppens prioriteringer.

HJH billetten medfører at ansatte som jobber i bedrifter på Nord Jæren med HJH-avtale med Kolumbus kan reise med HJH-billetten. HJH-billetten er et produkt som har en lavere pris enn en ordinær 30-dagersbillett. HJH-billetten kan kun kjøpes av ansatte som jobber på Nord-Jæren, og ikke av ansatte som reiser mellom andre soner.

I 2021 har det ikke vært ulike takster for øvrige billettprodukter for buss på Nord-Jæren sammenlignet med andre ruteområder i Rogaland. Unntak fra dette er hurtigbåter til Byøyene hvor det legges til grunn et bussregulativ, mens det for alle andre hurtigbåtsamband legges til grunn et hurtigbåtregulativ med høyere takster. Også for

Vassøyferjen er det anledning å reise med busstakster, selv om det på ferjer er det ordinære riksveiregulativet som skal gjelde.

I 2021 er andelen reiser med buss på Nord Jæren 81% av alle reiser med buss i fylket, jf diagrammet under:

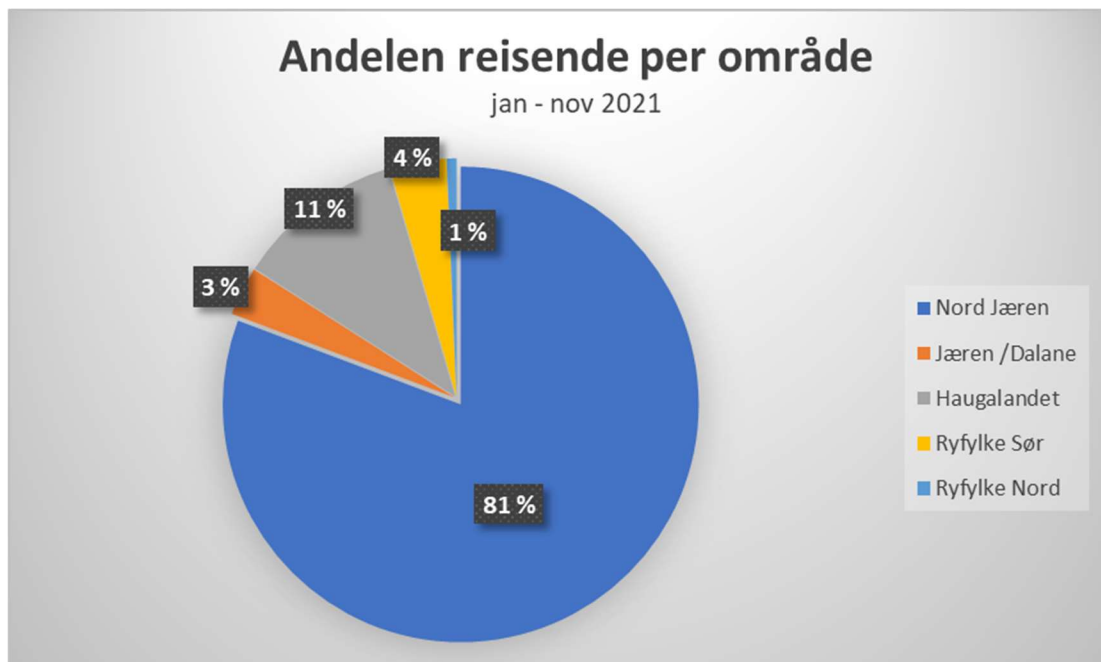


Fig. 2 Andel reisende per område

Inntektstapet med å ha reduserte priser på 30-dagersbilletten og 365-dagersbilletten utenfor Nord-Jæren er derfor svært lav sammenlignet med Nord-Jæren. Det å ha ulike takster for ulike soner krever også tilpasninger i billettsystemet. Slike tilpasninger vil i seg selv ha til dels ha store kostnader. Det å ha ulike takster for ulike områder på periodebilletter er heller ikke forenelig med dagens takstmodell, og vurderes samlet sett som uhensiktsmessig.

Som en del av bruken av de 51,6 mill kr som er øremerket reduserte kollektivtakster på Nord-Jæren ble det vedtatt å redusere prisen på 24-timersbilletten fra 95 kr til 60 kr. Dette ble innført i november 2020.

- 2) *Styringsgruppen har på vegne av innbyggerne også blitt sikret tilsvarende årlig beløp for økt mobilitet og økt ruteproduksjon – utover fylkeskommunen og Kolumbus sitt ordinære budsjett. Hvor stor andel har Nord Jæren av økt ruteproduksjon – om de årlige midlene fra Staten øremerket ekstraproduksjon for Nord Jæren holdes utenfor? Hva er tilsvarende andel av kostnadene for mobilitetssatsinger?*

Kort oppsummert:

- Fylkeskommunen har finansiert betydelige utvidelser i rutetilbudet inn/ut av byområdet over ordinære budsjett (Ryfast og matebusser til Jærbanen)
- Det har gjennom mange år vært en jevnlig økning i tilskuddsbehov for busstilbudet på Nord-Jæren som ikke har vært direkte relatert til utvidelser i rutetilbudet. Dette er også finansiert over fylkeskommunens ordinære budsjett
- Tilnærmet all økning i ruteproduksjon med buss de seneste årene har vært i ruter i, eller ut/inn av byområdet på Nord-Jæren

Mer utdypende svar:

Den øremerkede finansieringen i byvekstavtalen har dekket kostnadene for økt ruteproduksjon på Nord Jæren i to omganger. Dette har vært en klar premiss ved fylkestingets behandling av økonomiplaner fra og med økonomiplan 2016-2019. Første del var belønningmidler som dekket økt ruteproduksjon fra sommeren 2016. Andre del var økt ruteproduksjon som ble iverksatt 12. oktober 2020 i forbindelse med ny byvekstavnale. Nettoutgiftene er anslått til henholdsvis 70,4 mill. og 65,6 mill. kroner i 2022.

Andre del av økningen var budsjettetert å ha en regulering på 3% i 2021. Endelig regnskap viser at bussindeksen, dvs kostnadene, har økt med 5,1% i 2021. Dette har medført en uforutsett kostnadsøkning på ruter finansiert av byvekstavtalen på 2,6 mill kr i 2021 som i praksis har vært dekket utenfor midlene fra byvekstavtalen i 2021.

Fra 2020 har økningen i ny ruteproduksjon i hovedsak vært på Nord Jæren, og blitt dekket av midler fra byvekstavtalen. To materuter til Jærbanen sikrer tilførsel av kollektivreisende til Nord-Jæren, og kunne ha inngått i disponeringen av øremerkede midler fra byvekstavtalen., men er dekket av fylkeskommunen.

Fra 30. desember 2019 ble Ryfast åpnet og hurtigbåten mellom Stavanger og Jørpeland, samt Tauferjen, lagt ned. Dette ble kompensert med et godt rutetilbud med buss gjennom tunnelen. Rutene gjennom tunnelen går dels til Byterminalen, og dels til

Forus. I samband med åpningen av Ryfast, ble også rutetilbudet mellom Hjelmeland og Solbakk styrket. Disse økningene inngår i Kolumbus sin kontrakt med Boreal Buss for Ryfylke Sør. Videre er ruteproduksjonen på Haugalandet økt noe i forbindelse med ny kontrakt med Vy Buss i dette området. Selve ruteproduksjonen økte med ca 4 mill kr. Kostnadene er økt vesentlig mer enn dette blant annet som følge av elektrifiseringen av 17 bybusser i Haugesund.

Tilnærmet all økt ruteproduksjon de siste årene er dermed gått til rutetilbudet i byområdet på Nord-Jæren, samt ruter inn til byområdet (Ryfast og matebusser til Jærbanen), m.a.o. kollektivtilbud som skal bidra til mindre privatbiltrafikk i og inn mot byområdet.

Alle midler til mobilitetstiltak gjennom byvekstavtalen er benyttet på Nord-Jæren.

På Nord Jæren har fylkestinget bevilget inntil 78 mill kr til investering i ny elektrisk hurtigbåt mellom Stavanger og Hommersåk. Dette er en styrking av budsjettet for hurtigbåt på Nord Jæren, samtidig som det er vedtatt å redusere hurtigbåttilbudet i øvrige deler av fylket med inntil 20 mill kr.

- 3) *Hvor stor andel av kostnadene på kollektivbudsjettet til Kolumbus – og hvor stor andel av inntektene har kollektivtrafikken på Nord Jæren årlig – om midlene til billigere kollektivpriser, midlene til økt ruteproduksjon og belønningsmidler, holdes utenfor. Og hva er tilsvarende dersom de øremerkede midlene fra staten inkluderes?*

Kostnadene til ruteproduksjon med buss, båt og ferje, samt skoleskyss kan på en noe forenklet måte fordeles på geografiske områder. Også passasjerinntektene kan fordeles etter tilsvarende inndeling. Denne fordelingen for buss er i tabell 1 angitt med midler fra byvekstavtalen. Merk at inntektene på 272 mill kr for Nord Jæren inkluderer ca. 50 mil kr som kompenseres av midler fra byvekstavtalen. Det som kundene faktisk betaler, er således budsjettet å være om lag 222 mill kr:

Tabell 1

Område-buss	Kostnader	Inntekter
Nord Jæren	kr 633 672 479	272 259 647
Jæren/Dalane	kr 76 535 377	34 918 527
Ryfylke Sør	kr 77 958 506	16 196 895
Ryfylke Nord	kr 38 899 983	2 990 501
Haugalandet	kr 162 842 886	45 159 931
Øyer i Ryfylke	kr 6 313 584	
	kr 996 222 816	371 525 500

Når det gjelder kostnader, inntekter og skoleskyss holdes det utenfor i denne sammenhengen. Dette er naturlig nok kostnader som er høyere i områdene utenfor Nord Jæren. For å få hele bildet over kostnader og inntekter, må det ses i sammenheng med hvordan inntektssystemet fra staten er lagt opp.

Når det gjelder kostnadssiden, vises det til svaret i spørsmål 6.

- 4) *Egersund og Haugesund har prøveprosjekter som virker å ha blitt ordinære tilbud med 10-kronersbuss. Hvordan finansieres dette – og hvilke økonomiske konsekvenser ville det fått for Kolumbus og fylkeskommunen å innføre tilsvarende, eventuelt gratis buss i de fire kommunene på Nord Jæren?*

Kort oppsummert:

- 10kr-taksten ble fra 1.1.2022 økt til kr 15,-
- Tiltaket ble finansiert ved rute-effektivisering i starten og er senere blitt inntektsnøytralt
- Et tilsvarende tiltak på Nord-Jæren vil ventelig ikke være kostnadsnøytralt av flere grunner (sannsynlig inntektsbortfall og langt større geografisk område)
- Kolumbus arbeider med helt nytt takst-system i hele fylket, noe som uansett vil endre også denne særlige taksten

Mer utdypende svar:

I Egersund og i Haugesund er det i dag soner med 10 kronersbillett innenfor et begrenset geografisk område. Fra 2022 er prisen på denne billetten økt til 15 kroner.

Inntektstapet de første 2-3 årene med 10kr-takst i Haugesund ble finansiert ved ruteeffektivisering på Haugalandet. Etter dette har tiltaket vært inntektsnøytralt. Det er imidlertid flere vesentlige forutsetninger som skiller både Haugesund og Egersund fra Nord-Jæren:

- Utgangspunktet i Haugesund og Egersund var svært lavt belegg på bussene og mye ledig kapasitet. Beskjedne billettinntekter.
- Begge steder dominerte korte reiser og liten bruk av periodepass. Lite innslag av faste arbeidsreisende.
- Alternativet var ikke uendret takst, men takstøkning (ved takstomleggingen i fylket i 2016).
- Kollektivtilbudet i Haugesund og Egersund er mindre utbygd enn på Nord-Jæren. Volumet av både rutetilbudet, passasjertall og billettinntekter er så mye mindre enn på Nord-Jæren at større takstendringer kan gjennomføres uten for stor økonomisk risiko for fylkeskommunen.
- 10kr-sonene i Haugesund og Egersund er vesentlig mindre i geografisk utstrekning enn den ordinære takstsonen på Nord-Jæren. 10kr-takst på hele Nord-Jæren blir derfor et langt mer omfattende tiltak enn tilfellet er i Haugesund og Egersund.



Kolumbus jobber for tiden med ny modell for betaling. Denne nye modellen tar i bruk ny teknologi og har som hensikt å gjøre betalingen for kollektivtjenester enklere og mer rettferdig. I stedet for å ha en soneinndeling slik som i dag, er prinsippet kort oppsummert i den nye betalingsmodellen at passasjerer betaler basert på faktisk reiselengde, hvor ofte man reiser, reisemiddel (buss, tog, hurtigbåt eller ferje) og kundekategori (voksen, barn, student, honnør osv). Fylkestinget har gitt sin tilslutning til at Kolumbus jobber videre med utvikling og uttesting av denne nye betalingsmodellen.

- 5) *Ville det ikke vært mer formålstjenlig for Rogaland fylkeskommune og Kolumbus å operere med Nord Jæren som eget delbudsjett i Kolumbus' årsbudsjett, både hva gjelder inntekter og utgifter, slik at det ble mer transparent for både innbyggere, Stat og folkevalgte hvordan bilistene som betaler bomavgift faktisk bidrar til økt attraktivitet for kollektiv, men også til klima- og miljøforsterkninger?*

Kort oppsummert:

- Det vil ses på mulighetene for en nærmere geografisk oppdeling av tallgrunnlaget fremover

Mer utdypende svar:

I budsjettet for Kolumbus er det definert et ruteområde pr kontrakt. Norgesbuss sin kontrakt heter «Nord Jæren» og dekker rutekjøring i Stavanger, Sola og Randaberg, samt deler av Sandnes. Kontrakten for Jæren med Vy Buss inkluderer også rutekjøring i deler av Sandnes. I dagens budsjett for Kolumbus opereres det derfor med «Sør Rogaland» som inkluderer all ruteproduksjon på Nord Jæren, Jæren og Dalane.

Kolumbus har imidlertid utarbeidet budsjett for inntekter og kostnader som gjelder ruteproduksjon med buss for Nord Jæren, se svar på spørsmål 6.

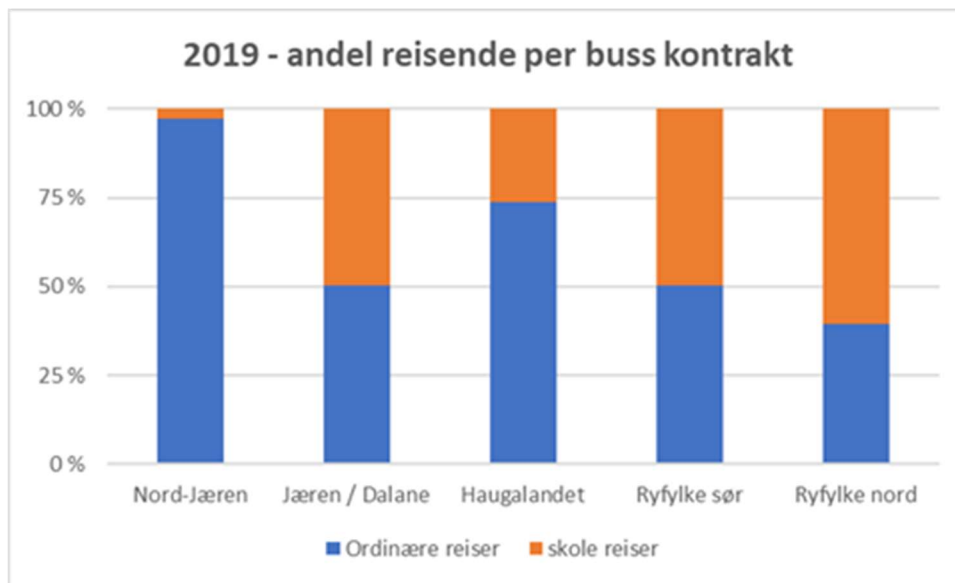
Dersom Kolumbus skulle operert med et eget sidebudsjett som kun gjelder Nord Jæren, ville det vært nødvendig å inkludere også andre kostnader enn det som er relatert til ruteproduksjon med buss, hurtigbåt og ferje.

- 6) *I byvekstavtalen har partene forpliktet seg til følgende «Fylkeskommunen sitt ordinære tilskudd til drift kollektiv skal tilsvare det fylkeskommunens tilskuddsnivå antas å være uten byvekstavtalen.» I årsbudsjettet for 2022 fremgår det at «Nord Rogaland mottar 181 mill., Jæren og Dalana buss er 152 mill. og Ryfylke Sør-buss er 80 mill. mfl.) Hva er Nord Jæren sitt tilskuddsnivå fra fylkeskommunen utenom byvekstavtalen? Det kommer ikke klart frem av årsbudsjettet. Nord Jæren har 55 prosent av innbyggerne i Rogaland.*

I budsjettet for Kolumbus er det definert et ruteområde pr kontrakt. Norgesbuss sin kontrakt heter «Nord Jæren» og dekker rutekjøring i Stavanger, Sola og Randaberg, samt deler av Sandnes. Kontrakten for Jæren med Vy Buss inkluderer også rutekjøring i deler av Sandnes. Når man skal se på kostnader for Nord Jæren, må derfor også de rutene som Vy Buss kjører i Sandnes inkluderes.

Spørsmålet bygger på en misforståelse av tallgrunnlaget i Kolumbus' årsbudsjett. En oversikt viser at Kolumbus sine totale kostnader knyttet til bussruter i budsjettet for 2021 er 996,2 mill kr. Samlede kostnader for den ruteproduksjon som utføres av Norgesbuss og Vy Buss på Nord Jæren er 633,7 mill kr. Dette utgjør 64% av de samlede kostnadene. Midler fra byvekstavtalen finansierer 156,0 mill kr av ruteproduksjonen på Nord Jæren, slik at ruteproduksjonen som finansieres av dekningsbidrag fra passasjerer eller fylkeskommunens frie inntekter koster 840,2 mill kr. Andelen ruteproduksjon på Nord Jæren utgjør med dette 57%. Dette er noe høyere enn andelen av befolkningen på Nord Jæren, men kan forsvares med at det er i dette området markedet er størst og kollektivtilbudet skal være markedsrettet og kostnadseffektivt.

Når det gjelder ruteproduksjonen utenfor Nord Jæren må det også understrekes at store deler av «distriktsproduksjonen» er lovpålagt skolekjøring. En oversikt over andelen reiser som er skolereiser, kan ses under:



Det er lagt til grunn en beregning av kostnadene for buss, slik at kollektivtilbudet med tog holdes utenfor. Tog er viktig for kollektivaksen Stavanger-Sandnes-Bryne-Egersund og ses på som en integrert del av kollektivtilbudet på Nord-Jæren, Jæren og Dalane. Det er også årsaken til at antallet bussruter i kommunene Klepp, Time og Hå er svært få tatt i betraktning folketallet.

Også hurtigbåt og ferjer holdes utenfor beregningen. Det er i utgangspunktet nokså unaturlig å gjøre en analyse av ressursinnsatsen uten å se all kollektivtransport i sammenheng. Fordelingen mellom buss, båt/ferje og tog følger av Rogalands geografi, med blant annet mange bebodde øyer og et stort Ryfylkebasseng. Rent faglig gir det liten mening å vurdere ressursinnsatsen per innbygger i de ulike geografiske delene av Rogaland. Utgiftsbehovet og derav fordelingen av frie inntekter er avhengig av helt andre kriterier, jf. innledende tekst om inntektssystemet.