

## STATSRÅDETS PRINCIPBESLUT OM AVTAL OM MARKANVÄNDNING, BOENDE OCH TRAFIK (MBT-AVTAL) SOM INGÅS MED KOMMUNERNA I STADSREGIONERNA HELSINGFORS, TAMMERFORS, ÅBO, ULEÅBORG, JYVÄSKYLÄ, KUOPIO OCH LAHTIS

### Inledning

Staten ingår avtal om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtal) med stadsregionerna Helsingfors, Tammerfors, Åbo, Uleåborg, Lahtis, Jyväskylä och Kuopio. MBT-avtalen är 12-åriga så att åtgärderna avtalas och avtalen uppdateras vart fjärde år.

Avtalsparterna i MBT-avtalen är kommunerna i stadsregionerna samt miljöministeriet, kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket (Traficom), närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen) i respektive region och Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet (ARA). Avtalspart är även Helsingforsregionens trafik (HRT) i Helsingforsregionen, samkommunen för Tammerfors stadsregion i Tammerforsregionen, Norra Österbottens förbund i Uleåborgsregionen och Päijänne-Tavastlands förbund i Lahtisregionen.

Avtalen är intentionsavtal till sin natur. Syftet med avtalsförfarandet är att identifiera sådana åtgärder och målsättningar som både kommunerna i stadsregionerna och staten kan förbinda sig till och rikta resurser till. Staten deltar i finansieringen av åtgärderna i MBT-avtalen inom ramen för planen för de offentliga finanserna och budgeten, och beslut om finansieringen av åtgärderna i avtalen fattas i samband med beredningen av planen för de offentliga finanserna och budgeten. Ett villkor för att staten ska förbinda sig och delta i finansieringen är att de åtgärder som det avtalas om i avtalen genomförs.

I MBT-avtalen förbinder sig staten att finansiera trafikinvesteringar som stöder stadsregionernas tillväxt och tillgänglighet. I gengäld förbinder sig stadsregionernas kommuner till att till exempel skapa förutsättningar för en tillräcklig bostadsproduktion samt för en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart trafiksystem.

Statspartens förbindelse till avtalet fastställs genom ett principbeslut av statsrådet. Stadsregionernas kommuner och samkommuner godkänner avtalen i enlighet med sina egna förfaranden för beslutsfattande.

### **Utgångspunkterna för MBT-avtalen**

MBT-avtalen är avtal som staten ingår med de sju största stadsregionerna. I dessa stadsregioner bor mer än hälften av alla finländare.

När urbaniseringen fortsätter koncentreras befolkningen i allt högre grad till de största stadsregionerna. Därför har utvecklingen av stadsregionerna stor betydelse för hela landets ekonomi och livskraft.

Staten kan genom MBT-avtalsförfarandet stödja stadsregionerna i att göra strategiska val och genomföra dem i fråga om lösningar som gäller markanvändning, boende och trafik. Lösningarna används för att skapa en samhällsstruktur och ett trafiksystem som stärker stadsregionernas livskraft, hållbarhet och funktionalitet.

I MBT-avtalen behandlas frågor som gäller markanvändning, boende och trafik som en regional helhet. Det är motiverat att behandla lösningar för markanvändning, boende och trafik tillsammans, eftersom de är kopplade till varandra. Särskilt med tanke på hållbarheten och funktionaliteten i de största stadsregionerna är bristen på bostäder och det höga boendepriiset angelägna utmaningar som har ansetts bromsa den ekonomiska utvecklingen i stadsregionerna. Genom bostadsplanläggning och bostadsproduktion som motsvarar behoven samt genom att samordna markanvändning, boende och trafiksystem kan man stödja livskraft, en smidig vardag och hållbara val av transportsätt.

Stadsregionerna bildar funktionella helheter som överskrider kommungränserna och därför är det motiverat att behandla frågor som gäller markanvändning, boende och trafik som en regional helhet. Därför kräver utvecklingen av stadsregionerna också samarbete över förvaltningsgränserna. MBT-avtalen har visat sig vara ett effektivt verktyg för att stödja samarbetet mellan kommunerna i stadsregionerna samt partnerskapet mellan stadsregionerna och staten i syfte att utveckla stadsregionerna på lång sikt.

De första MBT-intentionsavtalen ingicks i Tammerforsregionen för 2011–2012 och 2013–2015, i Helsingfors- och Åboregionen för perioden 2012–2015 och i Uleåborgsregionen för perioden 2013–2015. Avtalen utvidgades till stadsregionerna Jyväskylä, Kuopio och Lahtis våren 2021.

## **MBT-avtalens mål**

Åtgärderna i MBT-avtalen främjar bostadsplanläggning och bostadsproduktion som motsvarar behoven, samordning av trafiksystemet och trafikinvesteringarna och markanvändningen samt en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart trafiksystem. MBT-avtalen tar hänsyn till investeringar i infrastruktur och bostadsproduktion som är viktiga för stadsregionernas tillväxt och tillgänglighet. Målet med avtalen är också att främja digitalisering av trafiksystemet och trafiksäkerheten, motverka segregation och bostadslöshet samt stödja näringslivets livskraft, mångfald i bostadsområdena och ett mångsidigt bostadsbestånd i regionerna.

MBT-avtalen är ett centralt verktyg för att genomföra partnerskapsarbetet mellan staten och kommunerna i stadsregionerna. I avtalen förbinder sig parterna till de gemensamma målen för utvecklingen av regionen och de åtgärder som målen förutsätter. Genom avtalen stärks samtidigt samarbetet mellan kommunerna i regionerna och kontinuiteten i planeringssamarbetet.

## **Centrala åtgärder i MBT-avtalen**

### **Helsingforsregionen**

Det långsiktiga målet är att det i Helsingforsregionen ska färdigställas i genomsnitt 16 500 nya bostäder per år. Vid uppföljningen av målet för bostadsproduktionen beaktas faktorer som är oberoende av kommunernas verksamhet, bland annat konjunkturläget. Enligt uppskattning kommer i genomsnitt 10 000 bostäder per år att färdigställas i regionen 2024–2027.

Vanda och Helsingfors stad inleder förverkligandet av Vandaspårvagnen i enlighet med projektplanen. Totalkostnadskalkylen enligt projektplanen för Vandaspårvagnen är 606 miljoner euro, varav kostnaderna för byggandet av spårvägen för närvarande har konstaterats uppgå till 594 miljoner euro. Staten understöder Vandaspårvagnen med högst 30 procent och högst 144,1 miljoner euro av kostnaderna för byggandet av spårvägen (inkl. förbindelse-spåren till depån).

Santarata servicespår och lastningsplats i Vanda flyttas till Svedåkersgränden. Flyttningen av lastningsplatsen ingår i byggandet av Vanda spårväg och möjliggör bostadsbyggande längs spårvägen. Staten överlåter villkorligt industritomter och lastningsplatsen i Haxböle samt områden vid Santarata till Vanda stad utan separat ekonomisk ersättning. Vanda stad överlåter de markområden som krävs för att bygga på Svedåkersgränden till Trafikledsverket.

Staten anvisar sammanlagt 15 miljoner euro åren 2025–2028 för planering och genomförande av reparations- och förbättringsåtgärder på stationerna i statens bannät inom Helsingfors stads område.

Den statliga finansieringen riktas till infrastruktur som staten äger och ansvarar för. Helsingfors stad genomför på motsvarande stationer nödvändiga åtgärder för sin egen infrastruktur och finansierar det själv.

Staten förbinder sig att hjälpa till med kostnaderna för grundlig reovering och förbättring av de metro- och tågstationer som Helsingfors stad har finansieringsansvar för med sammanlagt högst 15 miljoner euro och med en finansieringsandel på högst 30 procent per station åren 2024–2028.

Staten understöder tjänsterna inom den offentliga persontrafiken i Helsingforsregionen med 18,8 miljoner euro åren 2024–2027. Ett villkor för statsunderstöd är att stadsregionen genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges i avtalet.

Staten och kommunerna främjar genomförandet av rastplatser för den tunga trafiken för näringslivets transportbehov. Staten förbereder sig på att reservera finansiering för förverkligandet av rastplatser i regionen när planerna och vägplanerna som möjliggör rastplatser är klara.

Staten anvisar sammanlagt 17,8 miljoner euro 2025–2028 för små samfinansierade förbättringsprojekt i statens trafikledsnät (bl.a. främjande av trafiksäkerheten) och 2 miljoner euro för gemensamma planeringsobjekt i statens trafikledsnät i KUUMA-regionen.

Staten utvecklar tillsammans med Helsingfors stad Lahtisleden (rv 4) på sträckan Ring I–Ring III och Luftbrons planskilda anslutning i enlighet med vägplanen. Den totala kostnadskalkylen för åtgärderna på riksväg 4 är 138,1 miljoner euro. Statens andel av kostnaderna är högst 64 miljoner euro. Det samfinansierade projektet genomförs tillsammans med Helsingfors stad.

Staten inleder förbättring av Ring I (lv 101) vid Maarinsolmu i Esbo. Kostnadsförslaget för projektet är 59,1 miljoner euro, varav statens andel är högst 33,7 miljoner euro. Det samfinansierade projektet genomförs tillsammans med Esbo stad.

Staten förbereder sig på att genomföra Björkholmens planskilda anslutning på stamväg 51 Västerleden. Kostnadsförslaget för projektet är cirka 52 miljoner euro. Den statliga finansieringen av projektet uppgår till högst 14,3 miljoner euro och Helsingfors stad ansvarar för resten.

Staten anvisar högst 2,6 miljoner euro till Grankulla stad för genomförandet av Kustbansbanan. Kostnadskalkylen för den del av banan som ligger i Grankulla stad är 6 miljoner euro.

Kommunerna säkerställer utvecklingen av den riksomfattande trafiken och närtågstrafiken genom att förverkliga tre nya depåer för närtågstrafiken utifrån tågtrafikens behov. Staten förbinder sig att

vid behov ombudgetera ett understöd på cirka 2 973 000 euro till planeringen av depåerna i närtågstrafikområdet och som löper ut 2024–2027.

Esbo stad och Kyrksläotts kommun inleder planläggningen depån för närtågstrafiken i sina egna områden senast under 2025. Målet är att de planer som möjliggör genomförandet av depån framskrider så att man före utgången av 2027 kan besluta om var depån ska genomföras utifrån en trafikmässig granskning, funktionalitet och kostnadskalkyler. Staten förbinder sig att i samarbete med Esbo stad och Kyrksläotts kommun utreda förutsättningarna för att sälja statligt ägda fastigheter i närheten av Kustbanan i Esbo och Kyrkslätt till Esbo stad och Kyrksläotts kommun. Ett villkor för försäljning av fastigheter till Esbo eller Kyrkslätt är att beslut har fattats om placeringen av depån för närtågstrafiken på Kustbanan.

Staten förbinder sig att tillsammans med Helsingfors stad utreda förutsättningarna för förändringar i markanvändningen i Ilmalaområdet på olika sikt.

### **Tammerforsregionen**

Målet för kommunerna i Tammerfors stadsregion är att det ska byggas minst 13 400 bostäder i regionen 2024–2027.

Tammerfors och Birkala fortsätter planeringen av spårvägen Birkala–Linnainmaa och inleder den första fasen i genomförandet av förbindelsesträckan Partola–Niihama. Staten förbinder sig att under avtalsperioden 2024–2027 finansiera planeringen av spårvägen Birkala–Linnainmaa och genomförandet av förbindelsesträckan Partola–Niihama med sammanlagt högst 55 miljoner euro. Statsunderstödet för genomförandet av spårvägen kan uppgå till högst 30 procent av kostnaderna för byggandet av förbindelsesträckan Partola–Niihama och depån och planeringskostnaderna för förbindelsesträckan Birkala–Linnainmaa. Dessutom reserveras 3 miljoner euro till NTM-centralen för genomförandeplanering och byggande av en underfart vid Kauppi campus samt för genomförandeplanering av en underfart vid hållplatsen i Niihama (Jaakonmäenkatu), som hör ihop med genomförandet av förbindelsesträckan Partola–Niihama.

Staten förbinder sig att finansiera planeringen av spårvägssträckan Lielähti-Ylöjärvi med högst 0,5 miljoner euro.

Kommunerna i regionen och staten främjar utvidgningen av stadsregionens nätverk av stationer och hållplatser. Staten deltar i förplaneringen och banplaneringen samt genomförandet av hållplatserna

2025–2028 med sammanlagt högst 4 miljoner euro, varav cirka hälften riktas till planeringen och hälften till genomförandet. Staten och kommunerna planerar stationsområden och hållplatser med kostnadsfördelningen 50–50.

Staten anvisar sammanlagt högst 2,5 miljoner euro 2025–2028 för små samfinansierade förbättringsprojekt i statens trafikledsnät (bl.a. främjande av trafiksäkerheten) i Tammerforsregionen.

Staten understöder tjänsterna inom den offentliga persontrafiken i Tammerforsregionen med 8,06 miljoner euro under 2024–2027. Ett villkor för statsunderstöd är att stadsregionen genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges i avtalet.

### **Åboregionen**

Målet för kommunerna i Åbo MBT-stadsregion är att 2024–2027 möjliggöra byggande av sammanlagt cirka 14 000 bostäder med beaktande av konjunkturläget.

Staten deltar i planeringskostnaderna för spårvägen i Åbo samt i byggnadskostnaderna som främjar genomförandet av kollektivtrafikkorridoren med en andel på högst 30 procent och maximalt 10 miljoner euro. Staten förbinder sig att vid behov ombudgetera ett understöd på cirka 4,3 miljoner euro till planeringen av spårvägen i Åbo som löper ut under avtalsperioden.

Staten understöder Åboregionens offentliga persontrafiktjänster med sammanlagt 6,87 miljoner euro 2024–2027. Ett villkor för statsunderstöd är att Åbo stadsregion genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges i avtalet.

Åbo hamn utvecklas genom att möjliggöra nya trafikarrangemang och genomföra ett nytt persontrafikspår som ersätter den gamla spårförbindelsen. Projektet genomförs som ett gemensamt projekt mellan staten och Åbo stad så att statens andel är högst 11 miljoner euro.

Staten finansierar utvecklingen av E18 Åbo ringväg i Reso centrum med högst 190 miljoner euro, varav 45 miljoner euro finansieras med finansiering från MBT-avtalet. Totalkostnadskalkylen för projektet är 235 miljoner euro och det samfinansieras tillsammans med Reso stad.

Staten finansierar utvecklingen av Lv 180 mellan Kurkela och Kustö med högst 103,2 miljoner euro, varav 12 miljoner euro finansieras med finansiering från MBT-avtalet. Totalkostnadskalkylen för projektet är 113,2 miljoner euro och det samfinansieras tillsammans med S:t Karins stad.

Åbo stad främjar i samarbete med staten genomförandet av kollektivtrafikförbindelsen Kuppis spets som förenar Österås och Kuppis. Statens andel av hela projektet är högst 10 miljoner euro.

### **Uleåborgsregionen**

Målet är att 8 000 nya bostäder ska färdigställas i Uleåborgsregionen under perioden 2024–2027 med beaktande av konjunkturläget.

Staten understöder tjänsterna inom den offentliga persontrafiken i Uleåborgsregionen med 5,12 miljoner euro under avtalsperioden 2024–2027. Ett villkor för statsunderstöd är att stadsregionen genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges i avtalet.

Åren 2025–2028 anvisar staten högst 3,7 miljoner euro för planering av hållplatser och investeringar som den regionala tågtrafiken förutsätter. En förutsättning är att kommunerna deltar i finansieringen och att det finns långsiktiga utsikter för genomförandet av tågtrafiken.

Staten genomför ett utvecklingsprojekt för bangården för persontrafik i Uleåborg. Kostnadsförslaget för projektet är 33,4 miljoner euro. Staten finansierar bangårdsprojektet i Uleåborg med högst 24,5 miljoner euro. Det samfinansierade projektet genomförs tillsammans med Uleåborgs stad.

Staten genomför vägplaneringsprojekt för Ijo omfartsväg på riksväg 4 (statens andel 3,6 miljoner euro) och Korvenkylä–Kiiminki på riksväg 20 (statens andel högst 2,4 miljoner euro och Uleåborgs stads andel 0,6 miljoner euro).

Staten anvisar sammanlagt 10,3 miljoner euro 2025–2028 för små samfinansierade förbättringsprojekt i statens trafikledsnät (bl.a. främjande av trafiksäkerheten) i Uleåborgsregionen.

### **Jyväskyläregionen**

Målet för kommunerna i Jyväskyläregionen är 5 000 färdigställda bostäder under perioden 2024–2027 med beaktande av konjunkturläget.

Staten understöder Jyväskyläregionens offentliga persontrafiktjänster med 8,2 miljoner euro under avtalsperioden 2024–2027. Staten stöder utvidgningen av myndighetsområdet för vägtrafik i Jyväskyläregionen under övergångsperioden 2024–2027 med 800 000 euro/år, vilket ingår i den ovan presenterade totalfinansieringen. Ett villkor för statsunderstöd är att Jyväskylä stadsregion genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges i avtalet.

Staten anvisar sammanlagt 0,5 miljoner euro 2025–2028 för små förbättringsprojekt i statens trafikledsnät (bl.a. främjande av trafiksäkerheten) i Jyväskyläregionen.

I Palokka i Jyväskylä genomförs en projekthelhet vid Palokka planskilda anslutning på riksväg 4. Totalkostnadskalkylen för projektet är 26,5 miljoner euro och det genomförs som ett gemensamt projekt mellan staten och Jyväskylä stad. Statens finansieringsandel av hela projektets kostnader är 15,5 miljoner euro.

### **Kuopioregionen**

Målet för kommunerna i Kuopioregionen är att producera 4 800 bostäder 2024–2027, eller 1 200 bostäder per år, med beaktande av konjunkturläget.

Staten understöder Kuopioregionens offentliga persontrafiktjänster med sammanlagt 4,4 miljoner euro 2024–2027. Ett villkor för statsunderstöd är att Kuopio stadsregion genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges i avtalet.

Staten anvisar sammanlagt 10 miljoner euro 2025–2028 för små förbättringsprojekt i statens trafikledsnät (bl.a. främjande av trafiksäkerheten) i Kuopioregionen.

### **Lahtisregionen**

Målet för kommunerna i Lahtisregionen är att cirka 2 400 bostäder ska färdigställas i regionen under avtalsperioden 2024–2027.

Staten anvisar sammanlagt 10 miljoner euro 2025–2028 för små samfinansierade förbättringsprojekt i statens trafikledsnät (bl.a. främjande av trafiksäkerheten) i Lahtisregionen.

Staten understöder tjänsterna inom den offentliga persontrafiken i Lahtisregionen med 5,8 miljoner euro under avtalsperioden 2024–2027. Ett villkor för statsunderstöd är att Lahtis stadsregion genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges i avtalet.

Staten genomför projektet Rv 12 Mankala–Tillola, vars totalkostnadskalkyl är 93,6 miljoner euro. Statens andel är högst 92 miljoner euro, varav 30 miljoner euro finansieras med finansiering från MBT-avtalet.

### **Kommunernas övriga åtgärder i MBT-avtalen**

En förutsättning för att staten ska förbinda sig till MBT-avtalen är att de kommuner som är avtalsparter, vid behov i samarbete med staten och andra aktörer, vidtar följande åtgärder:

- Kommunerna säkerställer förutsättningarna för stadsregionernas tillväxt genom tillräcklig bostadsproduktion och bostadsplanläggning. Stadsregionernas mål för bostadsproduktionen under 2024–2027 bevaras på samma nivå som i de föregående MBT-avtalen. Helsingforsregionens mål är 16 500 bostäder per år på lång sikt. Enligt uppskattning kommer 10 000 bostäder per år att färdigställas i regionen 2024–2027. Åren 2024–2027 är Tammerforsregionens mål 13 400 bostäder, Åboregionens mål 14 000 bostäder, Uleåborgsregionens mål 8 000 bostäder, Jyväskyläregionens mål 5 000 bostäder, Lahtisregionens mål 2 400 bostäder och Kuopioregionens mål 4 800 bostäder.
- Kommunerna i stadsregionerna säkerställer att detaljplanereserven som lämpar sig för bostadsproduktion motsvarar behovet av bostadsproduktion för minst fem år. I markpolitiken och detaljplaneringen ser kommunerna i stadsregionerna till att förutsättningarna för att inleda bostadsproduktion tryggas med beaktande av byggandets kostnadsutveckling och konkurrens.
- Kommunerna styr genom planläggning placeringen av bostäder, arbetsplatser och tjänster så att samhällsstrukturen blir tätare och enhetligare och det är möjligt att välja hållbar mobilitet. Den statsstödda bostadsproduktionen koncentreras till zoner med hållbar mobilitet. Kommunerna i Helsingforsregionen placerar minst 95 procent av den nya bostadsproduktionen i de primära markanvändningszoner som presenteras i MBT 2023-planen. I Tammerforsregionen koncentreras minst 80 procent av den nya bostadsproduktionen och det arbetskrafts- och serviceintensiva arbetsplatsbyggandet till den betydande tillväxtzonen enligt konstruktionsplanen Rakennesuunnitelma 2040+. Kommunerna i Åbo MBT-stadsregion riktar minst 85 procent av bostadsvåningsytan i de nya detaljplanerna till målområdena för utvecklingen av stads-/tätortsfunktionerna i landskapsplanen. Kommunerna i Uleåborgsregionen koncentrerar i planläggningen placeringen av bostäder, arbetsplatser och service i första hand till zoner med hållbar mobilitet. Kommunerna i Jyväskyläregionen placerar i nya detaljplaner minst 90 procent av våningsytan för boende och arbetsplatser i tätare och kompletterande tätorter enligt utvecklingsbilden för MBT i Jyväskyläregionen. I Kuopioregionen koncentreras 80 procent av våningsytan för nytt boende och 60 procent av de nya

näringsbyggnaderna till centrum, kollektivtrafikzoner eller serviceområdet för ett starkt kollektivtrafiknät. I Lahtisregionen placeras 90 procent av de nya bostäderna och minst 80 procent av våningsytan för boende i centrum och på platser som är bra med tanke på hållbar mobilitet.

- Kommunerna förbinder sig att främja planläggningen av rastplatser för tung trafik och utvecklingen av distributionsinfrastrukturen för tung trafik för att svara på transporternas behov och uppfylla målen i AFIR-förordningen om distribution av alternativa drivkrafter och TEN-T-förordningen om ett transeuropeiskt transportnätverk. I avtalen ingår också andra åtgärder som kommunerna ansvarar för och som främjar alternativa drivkrafter.
- Kommunerna säkerställer att respektive regions trafiksystemplan utarbetas i enlighet med förordningen om utveckling av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T) som en plan för hållbar stadstrafik (SUMP) före utgången av 2027.
- Trafiksäkerheten främjas bland annat genom att rikta finansiering som är avsedd för förbättringsprojekt i trafikledsnätet till förbättring av trafiksäkerhet, hållbar mobilitet och samhällsstruktur samt till andra projekt som stöder målen i MBT-avtalet. Projekten avtalas i samband med MBT-avtalens verkställandefas.
- Kommunerna utvecklar kollektivtrafiken i regionerna. Utvecklingen av spårtrafiken i regionerna är kopplad till öppnandet av marknaden för persontågtrafik för genuin konkurrens i enlighet med regeringsprogrammet.
- Kommunerna främjar en effektivisering av trafiksystemet med hjälp av digitalisering. Åtgärderna gäller bland annat utveckling av gemensamma lösningar för digital trafikinformation och planering av gatunätet.
- Kommunerna fortsätter den kontinuerliga regionala planering som samordnar markanvändningen, boendet och trafiksystemet och strävar efter att föra samman den regionala planeringen av markanvändningen, boendet och trafiksystemet. Tillräckliga resurser reserveras för det regionala planeringssamarbetet.
- Kommunerna i stadsregionerna utvecklar i samarbete med staten en riksomfattande uppföljning av effekterna av MBT-avtalen och ett informationsunderlag för planeringen.

## Uppföljning av principbeslutet

Genomförandet av MBT-avtalen följs upp årligen. Uppföljningen genomförs regionvis. Till de frågor som ska följas upp hör genomförandet av de åtgärder som avtalats samt av de mål som presenteras i avtalet. Uppföljningsuppgifterna sammanställs i en uppföljningsrapport som årligen behandlas på avtalsparternas gemensamma uppföljningsmöte i varje region.

Effekterna av MBT-avtalen följs upp med två års mellanrum med hjälp av uppföljningsindikatorer som valts ut för respektive stadsregion. Miljöministeriet och kommunikationsministeriet ansvarar för att koordinera uppföljningen av effekterna. Transport- och kommunikationsverket (Traficom) och Finlands miljöcentral (Syke) ansvarar för att implementera uppföljningen av effekterna.