

Aleksi Randell

12.5.2026

Eduskunnan ympäristövaliokunnalle

**VALTIONEUVOSTON SELONTEKO JULKISEN TALOUDEN SUUNNITEL-
MASTA VUOSILLE 2026-2029**

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto otsikkoasiassa.

Rakennusteollisuus RT ry

Rakennusteollisuus RT on elinkeinoelämän järjestö, joka edustaa rakennusalan yrityksiä elinkeinopoliittisissa-, teknisissä ja työmarkkina-asioissa. RT-liittoyhteisöön kuuluu kuusi toimialaa: Talonrakennusteollisuus, Infra, Rakennustuoteteollisuus, LVI-tekniinen urakointi, Talotekniinen teollisuus ja kauppa sekä Pinta. RT on yksi Elinkeinoelämän keskusliiton (EK) suurimmista jäsenjärjestöistä RT:n jäseninä ovat kaikki keskeiset talonrakennustoimintaa, rakennustuoteteollisuutta ja erikoisurakointia harjoittavien yritysten järjestöt Lähes 3 000 jäsenyritystä, joiden palveluksessa noin 60 000 henkilöä ja liikevaihto on yhteensä 20 miljardia euroa.

Lausunto

Rakennusteollisuus RT julkaisi 24.3.2026 rakentamisen suhdannekatsauksen, johon liittyen jäljempänä muutama rakennusalan tilannetta kuvaava graafi:

Rakentaminen

Rakentamisessa kasvu jäi toteutumatta viime vuonna ja vielä tämän vuoden alussa. Käänteen todennäköisyys on pienentynyt Lähi-idän konfliktin myötä. Vaikein tilanne on edelleen asuntorakentamisessa, kun taas rakentamisen muissa lajeissa on nähtävissä piristymistä. Puhtaan siirtymän hankkeet lisäävät toimitila- ja infrarakentamista.

Asuntorakentaminen

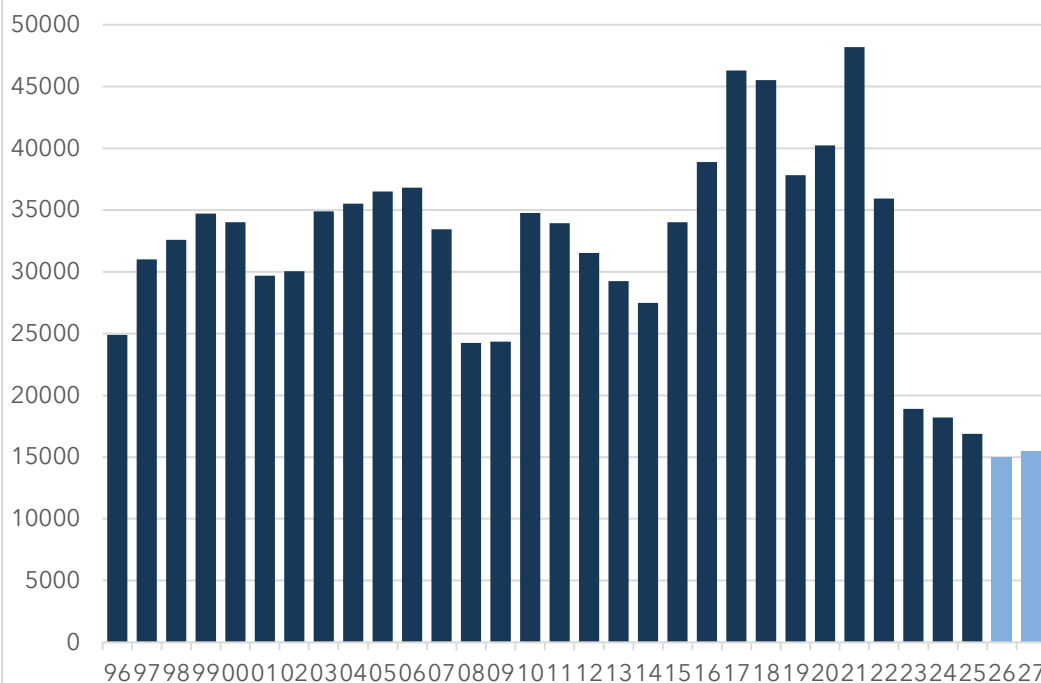
Kokonaisuudessaan uudistalonrakentamisen aloitukset vähenivät viime vuonna tilastohistorian matalimmalle tasolle, 25 miljoonaan kuutioon. Asuntotuotannossa aloitusmäärät ovat jäämässä tänä ja ensi vuonna ennätyksellisen matalalle tasolle. Asuntorakentamisessa uudet aloitukset uhkaavat jäädä noin 15 000 asuntoon sekä tänä vuonna että ensi vuonna. Määrä on jo kolmena peräkkäisenä vuotena alittanut 20 000 asuntoa, kun pitkän aikavälin tarve on noin 31 000-35 000 asuntoa vuodessa. Valmistuvien asuntojen määrä on romahtanut 1950-luvun tasolle.

Korkojen ja inflaation lasku, kuluttajien ansiokehitys, väestönkasvu ja muuttoliike ruokivat tällä hetkellä asuntojen kysyntää. Työttömyysriski, asuntovarallisuuden arvon

lasku, huoli korkojen noususta ja rahoituksen saatavuus hillitsevät kuitenkin kuluttajien asunnonostoaikeita. Sijoittajakysyntä jää edelleen tänä vuonna matalalle tasolle.

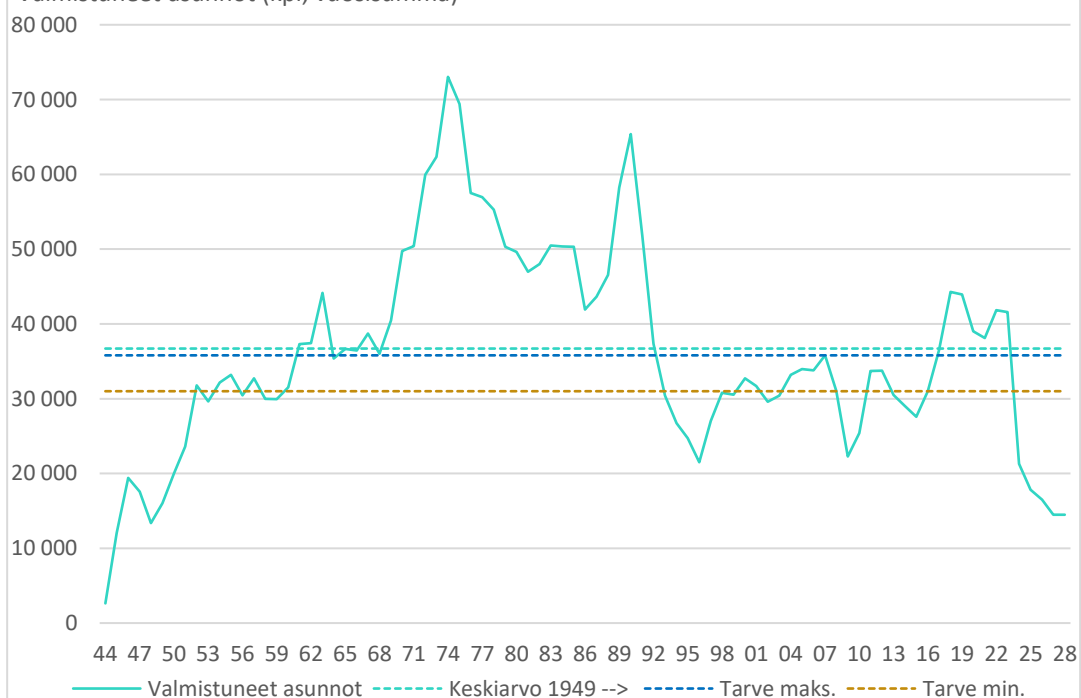
Aloitettujen asuntojen määrä tilastohistorian matalin

Asuntoa (kpl)



Tarjonta on romahtanut

Valmistuneet asunnot (kpl, vuosisumma)



Toimitilarakentaminen

Toimitilarakentamisessa perusennuste on positiivinen. Myös muussa talonrakentamisessa lasku jatkui viime vuonna neljättä vuotta peräkkäin. Toimitilarakentamisessa näkymät täksi vuodeksi ovat kuitenkin selvästi viime vuotta paremmat. Epävarmuus Irnin sodan vaikutuksista ja tulleista voivat muuttaa tilannetta merkittävästi. Kuluvana vuonna erityisesti datakeskukset nostavat toimitilarakentamisen aloituksia.

Korjausrakentaminen

Korjausrakentaminen kääntyi viime vuoden lopulla hienoiseen kasvuun vähennyttyään sitä ennen peräti yhdeksän vuosineljänneksen ajan. Pienestä toipumisesta huolimatta kokonaisvolyymi jää myös vuonna 2026 selvästi edelleen matalalle tasolle.

Infrarakentaminen

Maa- ja vesirakentamisessa julkiset panostukset huoltovarmuuteen ja korjausvelan vähentämiseen jatkuvat. Myös energiainvestoinnit kerryttävät infrarakentamista. Kasvua oli viime vuonna 3 prosenttia, mutta kasvu hidastuu tänä ja ensi vuonna.

Kehysriihen päätökset kannatettavia

Kehysriihessä päätettiin useista asuntomarkkinoiden toimivuutta parantavista linjauksista, joilla puretaan asuntorahoituksen sääntelyä asuntomarkkinoiden suhdannetilanteen tukemiseksi:

- Nostetaan asetusmuutoksella taloyhtiölainojen enimmäisluotto-osuutta 60 prosentista enintään 70 prosenttiin asunto-osakkeiden velattomasta hinnasta.
- Pidennetään lyhennysvapaan kesto 12 kuukaudesta enintään 24 kuukauteen.
- Pidennetään enimmäistakaisinmaksuaikaa 30 vuodesta 40 vuoteen.
- Valtion takaaman ASP-asuntolainan enimmäislainamäärä nostetaan 90 prosentista 95 prosenttiin asunnon hankintahinnasta. Yhtenäistetään ASP-lainan takaisinmaksuajan enimmäispituus 40 vuoteen muun asuntolainasääntelyn mukaisesti. (Eduskunta päättänyt 14.4.2026 kuluttajien asuntoluottojen laina-ajan pituudeksi 40 vuotta).
- Hallitus nostaa valtion takaaman omistusasuntolainan enimmäislainamäärän 85 prosentista 90 prosenttiin asunnon hankintahinnasta. Lisäksi yhtenäistetään valtiotakauksen enimmäispituus 40 vuoteen muun asuntolainasääntelyn mukaisesti.
- Taloyhtiölainojen osalta pidetään nykysääntely, mutta mahdollistetaan asetuksella muuttaa suhdannetilanteen mukaan enimmäisluotto-osuutta (60-70 %), lyhennysvapaan kestoa (1–2 v) sekä enimmäislaina-aikaa (30–35 v).
- Sallitaan Finanssivalvonnalle asuntolainakaton asettaminen enimmillään 95 prosenttiin kaikille asunnonostajille nykyisen 90 prosentin sijaan.

Lisäksi kehysriihessä päätettiin korjausrakentamisen tukemisesta:

- Määräaikainen asuinrakennusten energia-avustus (110 milj. €). Avustus koskee asunto-osakeyhtiöiden remontteja ja peruskorjauksia, joilla rakennusten energiatehokkuutta parannetaan. Tavoitteena on saada aikaan yli 1 mrd. euron kasvu korjausrakentamiseen.
- Asunto-osakeyhtiöiden asuintalovaruksen korottaminen, jolla taloyhtiöt voivat varautua kirjanpidossaan tulevien korjausten rahoittamiseen (alustava arvio 130 euroa/m²).

- Asunto-osakeyhtiöiden perusparannuslainojen valtiontakauksen ehtoja parannetaan.
- Kotitalousvähennyksen enimmäismäärän sekä vähennysprosentin korotus määräaikaisesti vuosien 2026–2027 ajaksi (77 milj. € vuodessa). Määrä nostetaan 2.100 euroon/vuosi ja vähennysprosentti korotetaan 40 prosenttiin.
- Senaattikiinteistöjen rakennushankkeita aikaistetaan nykyisten valtuuksien puitteissa suhdanneluonteisesti. Hankkeiden rakentamispäätös on tehtävissä seuraavan 12 kuukauden aikana.

Rakennusteollisuus RT kannattaa tehtyjä esityksiä ja pitää tärkeänä, että linjauksia edistetään nopealla aikavälillä ja tehdään myös asianmukaiset laki- ja asetusmuutokset nopealla aikataululla.

Infrarakentaminen

Julkisen talouden suunnitelman mukaan perusväylänpitoon kohdennetaan lisäsäästö, joka on 30 milj. euroa v. 2027 nousten asteittain 38,5 milj. euroon kehyskauden loppussa. Investointiohjelmaan sisältyvien liikennehankkeiden määrärahoja puolestaan nostetaan kehyskaudella yhteensä 274 milj. eurolla.

Rakennusteollisuus RT tukee investointiohjelmaan sisältyvien liikennehankkeiden määrärahojen nostamista. Lisämäärärahalla edistetään hallitusohjelman liitteen E mukaisten ja hallituskauden aikana päätettyjen investointien suunnitelman mukaista toteuttamista. Perusväylänpitoon kohdistuvia lisäsäästöjä Rakennusteollisuus RT ei kannata.

Parlamentaarisen Liikenne 12 -suunnitelman mukaan perusväylänpidon määräraha putoaa vajaaseen 1,3 miljardiin euroon vuosiksi 2027–2029 ja nousisi noin 400 miljonnalla eurolla noin 1,7 miljardiin euroon vasta vuodesta 2030 lukien.

Nyt tähän alimitoitettuun määrärahaan ollaan kohdistamassa lisäsäästöjä. Nykyisen hallituskauden ensimmäisinä vuosina perusväylänpidon määräraha on ollut keskimäärin yli 1,5 mrd.€/v tasolla, minkä myötä esimerkiksi päällystettyjen maanteiden korjausvelan kasvu saatiin hetkellisesti jopa pysäytettyä.

Tällä hetkellä väyläverkkoon kohdistuu 4,2 miljardin euron suuruinen korjausvelka, joka Liikenne 12 suunnitelman mukaan kasvaisi n. 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.

Teiden ja ratojen päivittäistä liikennöitävyyttä turvaavien korvausinvestointien siirtäminen tulevaisuuteen edellyttää vuosi vuodelta mittavampia ja kalliimpia korjaustoimenpiteitä ja näin kasvattaa mahdollisesti myöhemmin toteutettavien peruskorjausten kustannuksia eksponentiaalisesti.

Kun esimerkiksi teiden päällystämistä siirretään optimaalisesta hetkestä eteenpäin, teiden rakenteellinen kunto heikkenee, ja niiden kuntoon laittamiseen ennen päällystämistä menee koko ajan enemmän perusväylänpidon rahaa. Kunnossa olevia tiekilometrejä saadaan siis vähemmän.

Maanteiden osalta hallituksen tulisi sitoutua minimissään vuotuisen 4 000–5 000 kilometrin päällystysohjelmaan, jotta tuloksia saavutettaisiin ja päästäisiin tilaan, jossa enakoivasta kunnossapidosta olisi todellista hyötyä.

Huolimatta hallitusohjelman liitteeseen E sisältyneestä korjausvelkapaketista, väyläverkon kokonaiskorjausvelka on jatkanut kasvuaan. Korjausvelkarahoituksen kohdistumisen pääosin maanteihin, on aiheuttanut sen, että vaikka maanteiden korjausvelka tällä hallituskaudella on pysynyt suurin piirtein aiemmalla tasolla, on siltojen ja rataverkon korjausvelka kasvanut rinnalla koko ajan. Nyt esitetyllä määrärahasolla kokonaiskorjausvelka jatkaa voimakasta kasvuaan.

Nykyinen rahoitusmalli olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin kunnossa pitämiseksi ja väyläverkon kehittämiseksi perustuu niukkuuden jakamiseen ja nollasummapeliin, jossa yhtäällä eri liikennemuodot ja toisaalla perusväylänpito ja investoinnit kilpailevat keskenään alimitoitetusta rahoituksesta. Resurssien painottaminen yhtäälle on pois toisaalta. Tämä malli ei mahdollista kansantalouden edellyttämää logistisiin yhteyksiin perustuvaa kasvua.

Nykyisillä liikennesektorille kohdistetuilla budjettimäärärahoilla on mahdollista pitää nykyinen väyläverkko kunnossa ja tehdä siihen pieniä parantamistoimenpiteitä, mutta samaan aikaan väyläverkon kehittämistä ja ns. tulevaisuusinvestointeja nykyinen budjettirahoitus ei mahdollista.

Jo väyläverkon välttämätön kehittäminen ja kokonaiskorjausvelkaa pienentävä perusväylänpito edellyttäisivät nykyistä huomattavasti suurempaa budjettirahoitusta puhumattakaan ns. tulevaisuusinvestointien edellyttämästä rahoituksesta.

Liikennepolitiikkaan tarvitaan vahva visio ja järjestelmätason muutos

Näiden tulevaisuusinvestointien rahoittamista varten tarvitaan oma kokonaisuutensa, joka tulisi lähtökohtaisesti pitää erillään perusväylänpidon ja kehittämisen määrärahoista. Tulevaisuusinvestointien rahoittamisessa tulisi hyödyntää mahdollisimman laajaa rahoituspohjaa (esim. erilaiset hankeyhtiöt, EU-rahoitus, NATO-rahoitus ja hyötyjä maksaa- / aiheuttaja maksaa -periaatteen mukaiset rahoitusmallit).

Perusväylänpidon ja kehittämisen riittävän rahoitustason lisäksi infra-alan pitkäjänteiseen tutkimus- ja kehittämisohjelmaan satsaamisesta olisi saatavissa mittavia hyötyjä valtion väylänpitoon. Toimintaympäristön muutokset (ilmastonmuutos, ajoneuvojen mittojen ja massojen kasvaminen, ekologisuuden vaatimukset, käyttövoimamurros, jne.) haastavat väylänpitoa ja edellyttävät uusia toimintatapoja. Uusien teknologioiden hyödyntäminen ja uusien toimintatapojen käyttöönotto lisäisi alan tuottavuutta ja tehostaisi määrärahojen käyttöä.

Tätä varten infra-alalla tulisi käynnistää poikkihallinnollinen ja pitkäaikainen, vähintään hallituskauden pituinen ja kuuden miljoonan euron suuruinen tutkimusohjelma.

Rakennusteollisuus RT ry

Aleksi Randell
Toimitusjohtaja