

Vihdin kunnahallituksen lausunto kunnanvaltuuston 1.12.2025 § 125
antamasta kaavan N175, Ridalinkallion asemakaava ja
asemakaavamuutos, hyväksymispäätöksestä.
8639/03.04.04.04.16/2025

Valitus:

Liikennelaskentojen puute, ennustetut liikennemäärät ja liikenteen suuntautuminen

Kaavan liikenneselvityksessä (liite Kaava N175 kaavaselostuksen liitteet 10–11) (Sweco 31.7.2024) todetaan sivulla 12, että kaava-alueelta ei ole saatavilla ajantasaista liikennemäärätietoa lukuun ottamatta Porintietä. Pihtisillantien ja Huhdanmäentien liikennemäärät on arvioitu epäsuorasti, eikä kaava-alueella ole tehty liikennelaskentaa. Viimeisin liikennelaskenta on tehty vuosien 2016–2019 aikaan Nummolan Kalkkimäessä, joka on jo vanhentunutta tietoa, eikä kuvaa kaava-alueen todellista liikennetilannetta.

Liikenneselvityksen kohdassa 3.3 todetaan, että "nykyisten liikennemäärien arviointi sisältää paljon epävarmuuksia". Huhdanmäentien todellisia liikennemääriä ei ole laskettu lainkaan, vaikka arvioidaan, että nykyiset kadut vetävät liikenteen. Selvityksessä myös todetaan, että liikennemäärien kasvu on merkittävä nimenomaan Huhdanmäentiellä. Nykyinen ratkaisu johtaisi merkittävään liikenteen kasvuun jo ennestään vilkkaassa ja kapeassa Huhdanmäentien alkupäässä, mikä aiheuttaa turvallisuusriskejä erityisesti kevyelle liikenteelle ja koululaisille.

Swecon selvityksessä 2024 todetaan myös sivulla 25, että "liikennelaskentojen toteuttaminen pääreiteillä voisi olla tarpeen minimoimaan ennustettuihin epävarmuuksia, varsinkin Pihtisillantiellä". Näitä laskentoja ei kuitenkaan ole tehty.

Selvityksen s. 16 mukaan Taikinamarjantieltä kulkevan liikenteen osuus (30 %) on arvioitu epärealistisen alhaiseksi, koska reitti Huhdanmäentietä on lyhin Porintielle, joka on ruuhka-aikojen yleisin kulkusuunta työssäkävijöille. Tämä arvio ei siten vastaa todellista liikennekäyttäytymistä.

Vastine:

Liikennelaskentojen puute, ennustetut liikennemäärät ja liikenteen suuntautuminen

Kaava-alueen lähiympäristön maankäytön muutokset ovat olleet vähäisiä eikä siten liikennemäärien voida olettaa muuttuneen merkittävästi kaava-alueen ympäristössä. Liikenneselvityksessä on huomioitu Pihtisillantielle tehty vuoden 2023 liikennemäärälaskennat, jotka ovat pitkälti linjassa vuoden 2016–2019 laskentatuloksien kanssa.

Näin ollen liikennemäärälaskentoja ei kaavaa varten ole tarpeellista tuottaa. Ridalinkallio rakentuu vaihteittain verkkaisesti siten, että koko alue olisi valmis arviolta 2030-luvun loppuun mennessä. Toisin sanoen kaavan liikennetuotokset eivät kohdistu katuverkkoon yhdellä kertaa. Liikenteen kehittymistä on kuitenkin tärkeää seurata alueen rakentuessa ja reagoida sen mukaisesti, kehittämällä liikenneympäristöä tarpeen mukaan.

Mahdolliseen liikennemäärän kasvuun on otettu kantaa liikenneselvityksen kappaleessa 6.1. Siinä ehdotetaan hidasteratkaisujen harkitsemista Huhdanmäentielle, mikäli sen liikennemäärä olennaisesti kasvaisi tulevaisuudessa. Tätä liikenneturvallisuutta parantavaa ratkaisua ehdotetaan Meritienasteen risteyksen suojatieilytyksen läheisyyteen. Lisäksi liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa esimerkiksi alentamalla nopeusrajoituksia. Huhdanmäentienellä kulkee jo nykyisellään yhdistetty jalankulun ja pyöräliikenteen väylä ja sen jatkamista kehittyvälle Lusilantielle on selvityksen mukaan hyvä harkita. Moottorijoneuvoliikenteestä eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen ratkaisu parantaa merkittävästi jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta. Tarkemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota myös kadun ylitysratkaisujen turvallisuuteen.

Liikenteen suuntautumisen arvioitiin liittyä aina epävarmuuksia, kun puhutaan tulevaisuuden toteutumattomista liikennemääristä. Tarkemmassa jatkosuunnittelussa voidaan liikenteen suuntautumiseen vaikuttaa merkittävästikin. Jo kaavaratkaisussa Taikinamarjankatu on suunniteltu mutkittelevaksi katuyhteydeksi, eikä sitä ole tarkoitettu alueen läpiajoon. Kaava-alueen katuverkko muodostuu tonttikaduista, joten tarkemmassa jatkosuunnittelussa kadulle voidaan harkita keinoja liikenteen rauhoittamiseksi, jottei sinne ohjautuisi sinne kuulumatonta läpiajoliikennettä erityisesti ruuhka-aikoina. Oikaisemisen houkuttelevuutta voidaan vähentää esimerkiksi korotetuilla hidasteilla tai ajoradan kavennuksilla. Nämä ratkaisut suunnitellaan asemakaavan jälkeen käynnistytävissä katusuunnitteluvaiheessa. Asemakaavaan esitetyt tilavaraukset mahdollistavat katualueiden jäsentelyn.

Kadulle suunniteltu matala nopeusrajoitus (30 km/h) vähentää sen houkuttelevuutta läpiajoon, kun Pihtisillantiellä on ja tulee jatkossa säilymään 40 km/h. Kasvaviin liikennemääriin varaudutaan rakentamalla Taikinamarjankadulle eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen väylä liikenneturvallisuuden lisäämiseksi.

Kunta on myös käynnistämässä keväällä 2026 selvitystyön Kuralantien ja Pihtisillantien (ja sen mahdollisen rinnakkaistien) kehitystarpeista ja niiden soveltuvuudesta kokoojakatuyhteydeksi kaava-alueen ympäristön kehittyessä tulevaisuudessa. Uusi kokoojakatu vähentäisi

todennäköisesti Huhdanmäentielle kaava-alueelta suuntautuvaa liikennevirtaa kohti Porintien pohjoista liittymää. Kuralantietä – tai uutta Pihtisillantietä pitkin yhteys kaava-alueelta niin Porintien eteläiseen liittymään kuin Vanhalle Turuntielle paranisi laatutasoltaan olennaisesti.

Valitus:

Käytetyt ohjeet ja taustaselvitykset

Swecon liikenneselvityksessä käytetyt matkatuotosarviot perustuvat selvityksen sivun 17 mukaisesti julkaisuun "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (Kalenoja ym. 2008), joka on 17 vuotta vanha ja ei varmastikaan vastaa nykyistä liikkumiskäyttäytymistä. Swecon liikenneselvityksessä on hyödynnetty Swecon itsensä vuonna 2015 laatimaa liittymä- ja joukkoliikennepysäkkiselvitystä, joka on ohjannut myös Ridalinkallion N175 kaavan valmistelua, muun muassa kaava-alueelle johtavien ajoliittymien sijoittelua. Tätä 2015 vuoden selvitystä ei kuitenkaan ole liikenneselvityksen lähdeluettelossa mainittu, eli puuttuu aineistosta ja liikenneselvitys on myös pohjautunut tältä osin vanhentuneeseen lähdeaineistoon. Swecon liikenneselvityksen lähtötietona on hyödynnetty Vihdin kunnalta saatua Etelä-Nummelan osayleiskaavan liikenneselvitystä (Sitowise, 2021). Sitowisen selvityksen kohdassa 6.1 joukkoliikenneselvitys pohjaa vuoden 2018 selvitykseen, eli on siten lähdetietona vanhentunutta. Sitowisen selvityksen s.42 kerrotaan suunnittelualueen ajoneuvoliikenteen liikennetuotoksen laskennassa eri maankäytön toimintojen tuottaman ajoneuvoliikenteen liikennetuotosta arvioidun (Suomen ympäristö 27/2008) periaatteita noudatellen. Lähdetietoaineistona 17 v. vanhat laskentamenetelmät eivät varmastikaan ole ajantasaisia ja vastaa nykyistä liikennekäyttäytymistä. Swecon liikenneselvityksessä on kerrottu lähtötietona hyödynnetyn myös Vihdin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa 2030 (WSP, 2023), jossa on luotu suuntaviivat kunnan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi. Tällä edistämishjelmalla ei ole faktapohjaista lisäarvoa tuovaa tietoa asemakaavan suunnittelun vaatimalla tavalla. Siten tehty liikenneselvitystä ei tältä osin ole laadittu lain vaatimalla huolellisuudella.

Kaavaselostuksessa (s. 60) todetaan, että "kaava-alueen liittymistä kunnan ympäröivään liikenneverkkoon tullaan tutkimaan vielä tarkemmin laajemmassa liikenneselvityksessä", joka käynnistetään vasta vuodenvaihteessa 2025–26. Kaavaa ei voida siten hyväksyä puutteellisin selvityksin ja siirtää vaikutusten arviointia tulevaisuuteen.

2.2 Vanhentuneet aineistot Kaavatyön perustana on käytetty

vanhentunutta aineistoa, ja ei siten vastaa Alueidenkäyttölain vaatimuksia seuraavin perustein:

Kaavaselostuksessa (s. 38) todetaan, että "valmisteluaineiston vaikutusselvityksestä ja arvioinnista on kulunut jo 10 vuotta", mutta ei osoiteta, miten vanhentuneiden selvitysten ongelmat on ratkaistu. Uudet selvitykset nojaavat edelleen vanhoihin lähtötietoihin ja arviointimenetelmiin.

Kaavan vaikutusten arviointi perustuu kaavaselostuksen perusteella osin vanhentuneisiin selvityksiin: mm. Etelä-Nummelan liikenneselvitys (Sitowise 2021) ja liikennetuotokset (Strafica 2013) sekä Pöyryn toimivuustarkastelu (2011). Sitowisen 2021 päivätystä selvityksestä käy ilmi, että liikennearviointien pohjana on käytetty "liikennelaskentatuloksia vuosien 2016–2019 syyskuiden arkipäiviltä". Eli 2021 vuonna päivitetty Sitowisen selvityskin on pohjautunut vanhentuneisiin tietoihin.

Kaavaselostuksessa (s. 38) kohdassa 4.4.3 todetaan, että "valmisteluaineiston vaikutusselvityksestä ja arvioinnista on kulunut jo 10 vuotta", mutta ei osoiteta, miten vanhentuneiden selvitysten ongelmat on ratkaistu. Uudet selvitykset nojaavat edelleen vanhoihin lähtötietoihin ja arviointimenetelmiin. Kuten yllä olevissa perusteluissa on osoitettu, ei ole näyttöä, että vanhentuneita selvityksiä olisi päivitetty lain vaatimalla tavalla *ajantasaisiksi ja huolellisuutta noudattaen*.

Lisähuomiona; kaavan valmisteluaineiston eri selvitykset pohjautuvat erilaisiin karttoihin, kuin N175 kaavakartta-dokumentin kartta. Esim. Swecon liikenneselvitys 31.7.2024 s.18/26 kartta ei ole katujen osalta yhtenevä, kuin N175 kaavakartta-dokumentti. Samoin Swecon tuottama 1.12.2025 päivitetty Hulevesisuunnitelma perustuu suunnitelmassa kerrotun mukaisesti 12.1.2024 päivättyyn karttaluonnokseen. Näin ollen yllä mainituin kohtien 2.1 ja 2.2 perusteluin liikenneselvityksen ja kaavaselostuksen perusteella ei ole osoitettu, että selvitykset olisivat riittävän ajantasaisia Alueidenkäyttölain (vanha maankäyttö- ja rakennuslaki, MRL 9 §) edellyttämällä tavalla. Lain mukaan kaavan tulee perustua riittäviin ja ajantasaisiin selvityksiin, jotka kattavat kaavan merkittävät vaikutukset.

Vastine:

Käytetyt ohjeet ja taustaselvitykset

Ympäristöministeriön julkaisu "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" on alalla valtakunnallisesti käytetty ja parhaaksi

työkaluksi todettu ohjeistus liikennetuotoksen arviointiin. Sen käyttö on näin ollen perusteltua myös tässä selvityksessä.

Myös muut liikenneselvityksessä ja kaavatyössä käytetyt tausta-aineistot ja ohjeistukset pohjautuvat parhaaseen mahdolliseen tietoon. Niistä on hyödynnetty ajantasaista tietoa niiltä osin, kun tietojen ei katsota olennaisesti muuttuneen. Osa selvityksistä saattaa siis olla suhteellisen vanhojakin, onhan myös kaavaprosessien kesto vähintään useiden vuosien mittainen. Alla liikenteeseen liittyviä esimerkkejä:

Liikenneselvityksessä on mainitun Sitowisen julkaisun lisäksi hyödynnetty joukkoliikenteen osalta muun muassa Swecon 2024 julkaisemaa ajantasaista verkkokarttaa Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteestä. Sitowisen selvitys vuodelta 2021 ei siis suinkaan ole ollut ainut lähdeaineisto vaan osa lähteiden kokonaisuutta, eikä senkään tietojen katsota olennaisesti vanhentuneen kaava-alueen tarpeisiin liittyen.

Liikenneselvityksessä on hyödynnetty kävelyn ja pyöräilyn suhteen mainitun WSP:n laatiman edistämishjelman lisäksi myös esimerkiksi Vihdin strategista yleiskaavaa sekä Väylän ajantasaisia ohjeistuksia. Myös Vihdin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla 2030 on kuitenkin merkittävä rooli kaikissa kaavahankkeissa, sillä siinä on määritelty esimerkiksi suuntaviivat kunnan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi sekä tavoiteverkko pyöräliikenteelle.

Liikenneselvitys pohjautuu selvityksen aikaiseen kaavaluonnokseen, joka eroaa jossain määrin lopullisesta kaavaratkaisusta. Ero ei kuitenkaan ole liikenteellisesti merkittävä. Liikenneselvitystä on käytetty osana lopullisen kaavaratkaisun työstöä ja kehittämistä. Lopulliseen kaavaratkaisuun on lisätty muun muassa joitakin pysäköintialueita, puistopolkuja ja jätteenkäsittelyalue. Myös katualueiden ja tonttirajojen suhteen on eroavaisuuksia: tonttitehokkuudet ovat kasvaneet hieman, pientalotontteja on lisätty ja alueelle on esitetty uusia tonttikatuja. Hulevesiratkaisujen osalta lopulliset katualueille toteutettavat suunnitelmat hyväksytään katusuunnitelmavaiheessa eli niitä ei vielä suunnitella tarkasti asemakaavavaiheessa.

Suurimman liikennemäärän keräävä Taikinamarjankatu on poikkileikkaukseltaan ja risteysalueiltaan mitoitettu sellaiseksi, että se pystyy välittämään ennustetun liikennemäärän myös, jos se kasvaa aiemmin liikenneselvityksessä ennustetuista määristä. Asemakaavassa esitetty katualuevaraus on siten riittävä.

Swecon laatima liittymä- ja joukkoliikenneselvitys (2015) puuttuu lähdeluettelosta, sillä siihen ei suoraan ole liikenneselvityksen teksteissä viitattu kappaleen 2 mainintaa lukuun ottamatta. Tätä

aiemmin laadittua selvitystä on kuitenkin hyödynnetty muussa kaavatyössä, sen ohjattua muun muassa kaava-alueella johtavien ajoliittymien sijoittelua.

Kunnassa valmistellaan parhaillaan laajempaa liikenneselvitystä. Tämä selvitys ei kuitenkaan toimi Ridalinkallion kaavatyön tausta-aineistona vaan sitä varten on hyödynnetty Swecon 2024 laatimaa liikenneselvitystä. Liikenneselvitysten laadinta on normaalia selvitystyötä kunnassa liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja seuraamiseksi, eikä laajempien selvitysten valmistuminen liity suoraan yksittäisten kaavahankkeiden prosessiin.

Valitus:

Kuikun kaavan vaikutukset ja kaava-alueen ympäristössä tapahtuneet muutokset

Swecon liikenneselvityksessä on kerrottu tarkastellun molempien kaavojen (Kuikun ja Ridalinmetsä) yhteisvaikutuksia, koska ne kytkeytyvät sekä kaupunkirakenteellisesti että liikenneverkollisesti toisiinsa. Epäselväksi jää saatavilla olevan aineiston perusteella, miten huolellisesti Kuikun alue on selvityksessä huomioitu.

Kaava-alueen ympäristö on muuttunut voimakkaasti viime vuosina siten, että Linnanniittuun sekä Sepän-Pihan alueelle (valmistunut 2020) on rakennettu merkittävästi uutta asutusta ja 2023 valmistunut Etelä-Nummelan koulu sekä uusi Nummelan palloilu- ja yleisurheiluareena (otettu käyttöön 2020) ovat lisänneet liikennemääriä huomattavasti 2016–2019 tarkastelun jälkeen. Kasvu kohdistuu Huhdanmäentien alkupäähän sekä Meritielle.

Vastine:

Kuikun kaavan vaikutukset ja kaava-alueen ympäristössä tapahtuneet muutokset

Kuikun aluetta on käsitelty nykytilan, tulevan maankäytön vaikutusten ja kehittämistoimenpiteiden osalta useammassa liikenneselvityksen kappaleessa. Sen yhteisvaikutukset Ridalinkallion kaavan kanssa on otettu huomioon. Kuikun osalta muutokset eivät myöskään ole erityisen merkittäviä esimerkiksi liikennetuotoksen suhteen verrattuna laajempaan Ridalinkallion alueeseen. Myös rakentamisen vaiheistus tulee vaikuttamaan mahdollisia haittoja lieventävästi ja mahdollistaa kunnan reagoimisen mahdollisesti ilmeneviin ongelmiin esimerkiksi Huhdanmäentiellä.

Kaava-alueesta lounaaseen ja luoteeseen on rakennettu uutta maankäyttöä viime vuosina, mikä on vaikuttanut liikennemääriä lisäävästi vuosien 2016–2019 jälkeen. Tämä liikennetuotos ei kuitenkaan ole suuntautunut Pihtisillantielle eikä Huhdanmäentien kaava-alueen yhteydessä oleviin osiin merkittävästi, vaan enemmän uudisrakentamisen ja Nummelan keskustan välille. Huhdanmäentien lisäksi tämä liikenne käyttää pitkälti Naaranpajuntietä.

Yhteenveto liikenneselvityksen päivittämisen tarpeesta

Kunnan käyttämän asiantuntija-arvion (Sweco) ja kunnan omien asiantuntija-arvioiden mukaan ei liikenneselvityksen päivittäminen kaavatyössä ole tarpeellista huolimatta kaavaan tehdyistä muutoksista. Vaikka tonttitehokkuudet ovat nousseet, on kyseessä kuitenkin pientalorakentamista, jonka liikennetuotokseen ei tonttitehokkuuden kasvulla ole merkittävää vaikutusta. Tehokkuusluku kuvaa suurinta sallittua rakentamisen määrää tontille eikä siten automaattisesti lisää liikennemääriä. Autopaikkoja on asuntokohtaisesti 1,5–2 paikkaa, eikä tontin tehokkuuden kasvulla ole myöskään tähän merkittävää todellista vaikutusta.

Päivitettyyn kaavaan on lisätty uusia tontteja, mutta liikennemääriin ei muutoksella ole suurta vaikutusta. Suurimman liikennemäärän keräävä Taikinamarjankatu on poikkileikkaukseltaan ja risteysalueiltaan mitoitettu sellaiseksi, että se pystyy välittämään ennustetun liikennemäärän myös, jos se kasvaa aiemmin liikenneselvityksessä ennustetuista määristä. Asemakaavassa esitetty katualuevaraus on siten riittävä.

Lisäksi aiemmassa kaavaversiossa ”Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue” on muutettu yleisemmin ”Palvelurakennusten korttelialueeksi” (merkinnällä P). Näin ollen sinne sijoittuvien toimintojen ennustaminen on epävarmempaa, ja kyseisen tontin liikenne tullaan joka tapauksessa ohjaamaan pääosin Pihtisillantien kautta.

Kaava-alueen kadut ovat alueen sisäistä liikkumista palvelevia tonttikatuja. Läpiajoliikenteen suuntautumista Taikinamarjankadulle ja sitä pitkin Huhdanmäentielle voidaan vähentää aiemmin mainituilla rakenteellisilla toimenpiteillä, ja ohjata se pääosin Pihtisillantielle, jolla liikenteenvälityskyky on olennaisesti suurempi. Toimenpiteillä voidaan lisätä niin liikenteen turvallisuutta kuin sujuvuuttakin. Nämä

rakenteelliset toimenpiteet suunnitellaan katusuunnitteluvaiheessa ja toteutetaan kunnan normaalin yhdyskuntatekniikan rakentamiskäytännön mukaisesti.

Liikenneselvityksen päivitykselle ei tässä kohtaa saavuteta olennaisia hyötyjä, sillä pienet muutokset liikennemääriin ja niiden suuntautumiseen eivät tulisi muuttamaan kaavaratkaisuja suuntaan tai toiseen. Liikennemääriin varaudutaan tarkemmin katusuunnitteluvaiheessa esimerkiksi liikenteen rauhoittamisen keinoin, kaavaratkaisun määritettyä tilantarpeet ja liikenteelliset pääperiaatteet ja -yhteydet.

Myöhemmin laadittavassa katusuunnitelmassa esitetään yksityiskohtaisesti katujen, rakenteiden, liikennejärjestelyjen, hulevesien hallinnan ja mahdollisten teknisten verkostojen sijainti ja toteutustapa. Nämä katualueille sijoittuvat ratkaisut suunnitellaan ja hyväksytään katusuunnitelmassa, ei asemakaavassa. Myöskään liikennelaskentoihin ei tässä hetkessä nähdä tarvetta, sillä oletettavasti nykyiset liikennemäärät ovat vanhojen laskentojen suuntaiset kaava-alueen lähiympäristön maankäytön pysyttyä pitkälti samana. Liikennelaskentoja tehdään kuitenkin kunnan toimesta tulevaisuudessa säännöllisin väliajoin osana Vihdin liikennejärjestelmän kehittämistä ja kaavaratkaisujen vaikutusten seuraamiseksi.

Liikenneselvityksessä ja kaavatyössä käytetyt tausta-aineistot ja ohjeistukset pohjautuvat parhaaseen mahdolliseen tietoon. Niistä on hyödynnetty ajantasaisinta tietoa niiltä osin, kun tietojen ei katsota olennaisesti muuttuneen. Lisäksi selvityksissä on käytetty normaalin käytännön mukaisesti vanhempaakin lähdekirjallisuutta, joka on alalla edelleen validiksi tunnustettua. Selvitysten ja lähdeaineistojen ei voida katsoa näin ollen olevan vanhentuneita.

Vihdin kunta kehittää aktiivisesti katuverkkoaan ja suunnittelee toimenpiteitä liikenneverkkonsa kehittämiseksi yhteistyössä muiden viranomaistahojen kanssa. Mahdolliseen liikennesuoritteeseen kasvuun varaudutaan kunnan verkostoa kehittämällä, mihin tähtää myös käynnissä oleva liikennejärjestelmäsuunnitelmatyö.

Selvitys on tehty asiantuntija-arvion mukaan Alueidenkäyttölain 9 § 1 ja 2 momenttien sekä Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 § 1 momentin edellyttämällä tavalla. Asemakaava täyttää niin ikään asemakaavan sisältövaatimukset (AKL 54 §) eikä aiheuta maanomistajalle sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettuja tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voitaisiin välttää.

Yllä kuvatuin perustein Vihdin kunta vaatii, että Helsingin hallinto-oikeus hylkää valituksen aiheettomana tässä lausunnossa esitetyin perustein. Vihdin kunta kiistää valittajien oikeudenkäyntikuluvaatimukset niiltä osin, kun valittajat ovat vaatineet oikeudenkäyntikulujensa korvaamista.