



Finnish
Consulting
Group

Jurvan kirkonkylän – Koski- mäen osayleiskaava, liiken- neselvitys

LIIKENNESELVITYS

Kurikan kaupunki

6.5.2025

P47508

6.5.2025

Sisällys

1	Lähtökohdat.....	3
1.1	Yleistä	3
1.2	Suunnittelualue	3
2	Liikenteen nykytilanne.....	4
2.1	Ajoneuvoliikenne.....	4
2.1.1	Liikenneverkko	4
2.1.2	Liikennemäärät	6
2.1.3	Liikenneverkon toimivuus	8
2.1.4	Liikenneonnettomuudet	8
2.1.5	Liikenneturvallisuus	9
2.2	Kävely ja pyöräily.....	10
2.3	Joukkoliikenne	11
3	Maankäyttö.....	11
3.1	Nykyinen maankäyttö	11
3.2	Kaavaratkaisu ja liikenneverkon kehittäminen	12
3.3	Liikennevaikutusten arviointi	14
	Lähteet	16

*FCG Finnish Consulting Group Oy ("FCG") on laatinut tämän raportin FCG:n asiakkaan ("Asiakas") toimeksianton ja ohjeiden mukaisesti. Tämä raportti on laadittu FCG:n ja Asiakkaan välisen sopimuksen ehtojen mukaisesti. **FCG ei ole vastuussa tästä raportista tai sen käytöstä suhteessa mihinkään muuhun tahoon kuin Asiakkaaseen.***

Tämä raportti voi perustua kokonaan tai osaksi kolmansien osapuolten FCG:lle antamiin tietoihin tai julkisiin lähteisiin ja näin ollen tietoihin, joihin FCG:llä ei ole ollut vaikutusmahdollisuuksia. FCG toteaa nimenomaisesti, ettei sillä ole vastuuta sille annettujen virheellisten tai puutteellisten tietojen perusteella.

Kaikki oikeudet (mukaan lukien tekijänoikeudet) tähän raporttiin kuuluvat FCG:lle, tai Asiakkaalle, mikäli niin on sovittu FCG:n ja Asiakkaan välillä. Tätä raporttia tai sen osaa ei saa muokata tai käyttää uudelleen toiseen tarkoitukseen ilman FCG:n kirjallista lupaa.

6.5.2025

Jurvan kirkonkylän – Koskimäen osayleiskaava, liikenneselvitys

1 Lähtökohdat

1.1 Yleistä

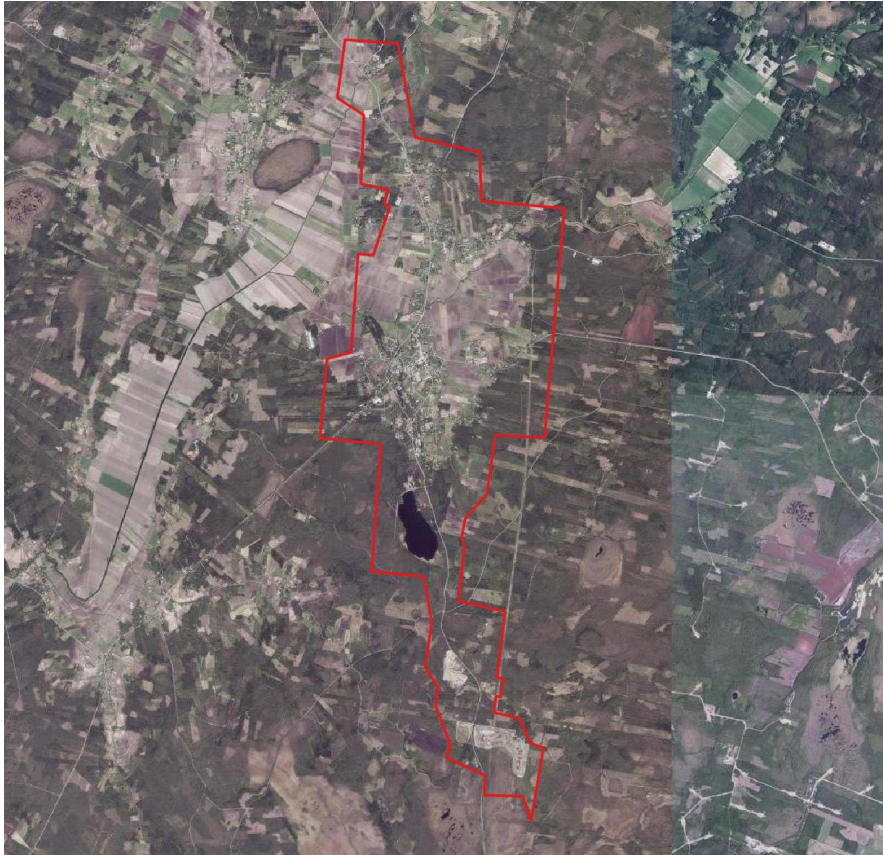
Liikenneselvitys on laadittu osana Jurvan kirkonkylän–Koskimäen osayleiskaavan laadintaa. Selvityksessä on esitetty kuvaus tarkastelualueen liikenteen nykytilasta kulkumuodoittain. Nykytilan tarkasteluun sisältyy liikenneverkon ja sen kattavuuden kuvaus sekä liikenteen toimivuuden että liikenneturvallisuuden tarkastelu. Selvityksessä kuvataan myös alueen nykyinen maankäyttö sekä osayleiskaavan tavoitevuoden uusi maankäyttö. Osana uuden kaavaratkaisun tarkastelua selvitetään muutosten vaikutus alueen liikenneverkkoon ja sen toimivuuteen sekä liikenneturvallisuuteen. Selvityksen lopuksi arvioidaan muuttuvan maankäytön ja liikennetarkaisujen vaikutuksia.

Työ on toteutettu Kurikan kaupungin toimeksiannosta ja FCG Finnish Consulting Group Oy:n toimesta. Liikenneselvitystä on ollut laatimassa projektipäällikkö DI Saara Aavajoki ja tekn. kand. Aapo Salonen.

1.2 Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Jurvan kirkonkylässä ja Koskimäellä, Kurikan kaupungissa Etelä-Pohjanmaalla. Suunnittelualue seuraa seututietä 685 (Kauhajoentie/Peltoharjuntie), rajoittuen pohjoisessa Pyörniin ja etelässä Botniaring -kilparataan. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 30 km². Ilmakuva suunnittelualueesta on nähtävillä Kuva 1. Suunnittelualueen rajaus

6.5.2025



Kuva 1. Suunnittelualueen rajaus

2 Liikenteen nykytilanne

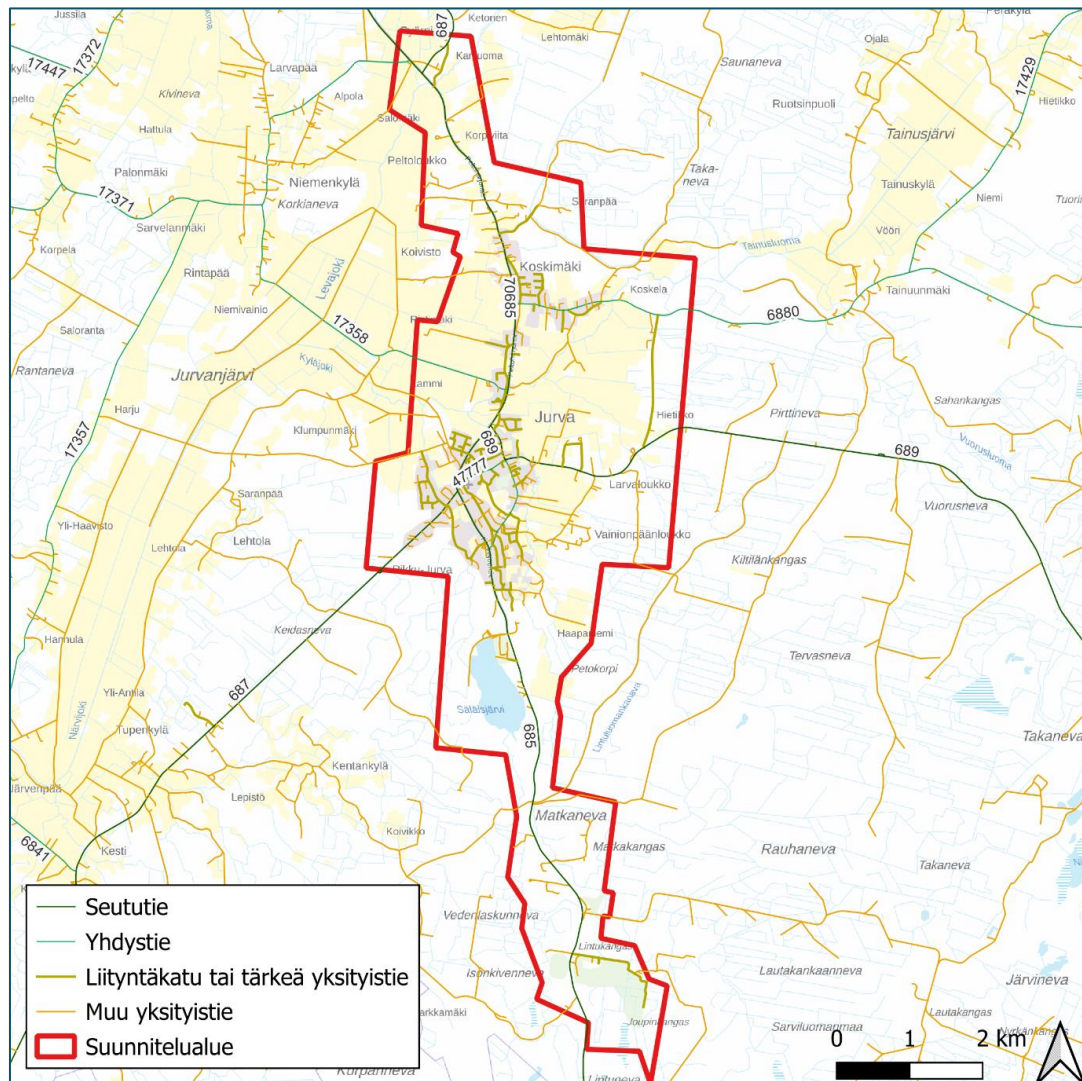
2.1 Ajoneuvoliikenne

2.1.1 Liikenneverkko

Suunnittelualueen tärkeimmät maantieyhteydet ovat seututie 685 (Kauhajoentie/Peltoharjuntie), seututie 689 (Jurvantie/Liiketie) sekä seututie 687 (Teuvantie/Laihiantie). Muita tärkeitä maanteita ovat yhdystie 17358 (Koivusillantie), yhdystie 6880 (Koskenkorvantie) ja yhdystie 47777 (Kauppatie). Kauppatie on hallinnollisesti kunnan katu. Alueella on etenkin Jurvan kirkonkylän kohdalla laaja katujen ja yksityisteiden verkosto.

Laajemmassa liikenneverkossa Jurva yhdistyy lännessä valtatiehen 8 (Kasitie) noin 20 km etäisyydellä, pohjoisessa sekä idässä valtatiehen 3 (Vaasantie) noin 24 km etäisyydellä sekä etelässä kantatiehen 67 (Kainastontie) noin 25 km etäisyydellä. Tie- ja katuverkosto on esitetty alla Kuva 2.

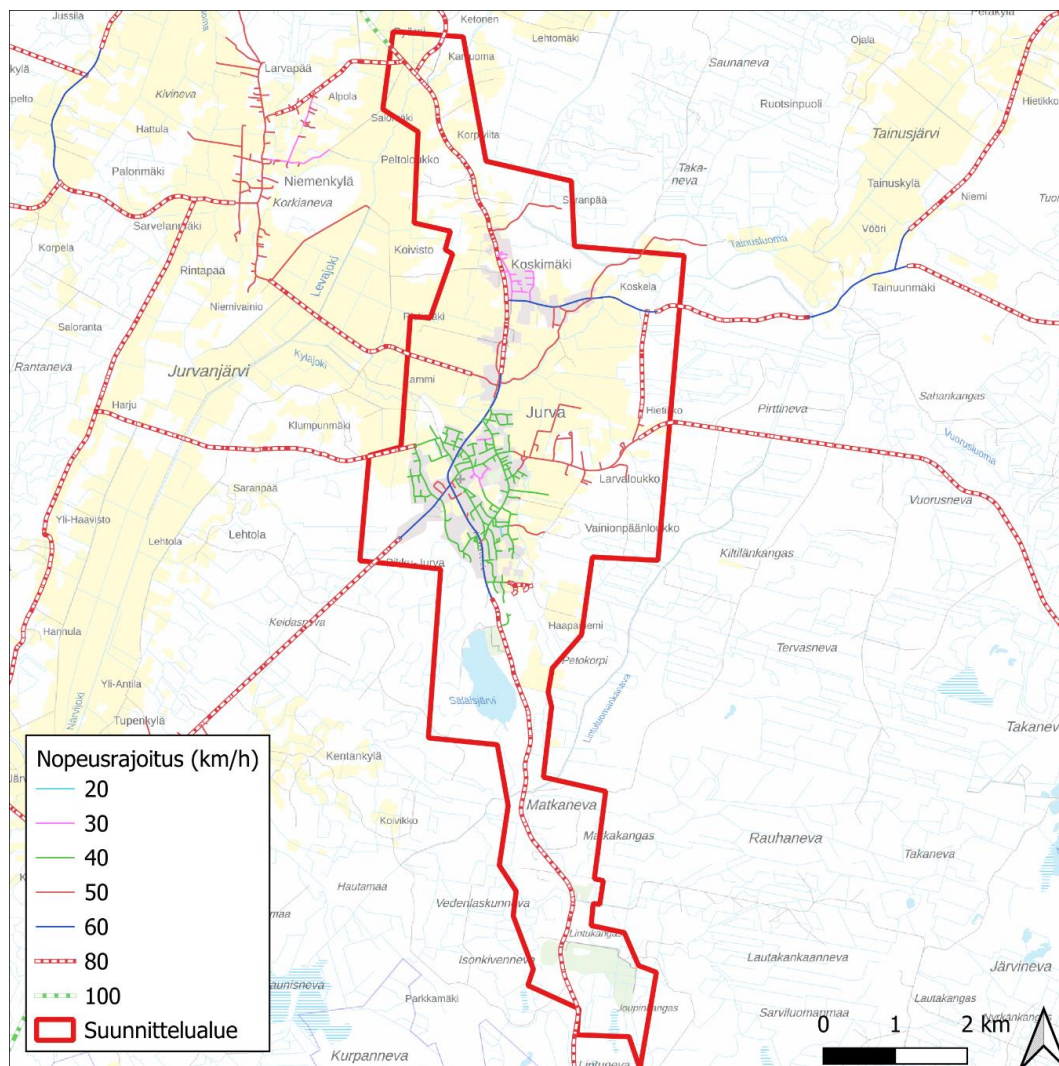
6.5.2025



Kuva 2. Suunnittelualueen läheinen tie- ja katuverkosto.

Nopeusrajoitukset vaihtelevat alueella 30–100 km/h välillä, ja ne on esitetty Kuva 3. Jurvan kirkonkylän taajama-alueella nopeusrajoitus on pääosin 40 km/h. Keskustan ohittavalla maantiellä seututie 685 (Peltoharjuntie) nopeusrajoitus on 60 km/h. Keskusta-alueella on paikoitellen myös 30 km/h ja 50 km/h alueita. Taajama-alueen ulkopuolella nopeusrajoitukset ovat maanteillä pääosin 80 km/h tai 60 km/h. Lisäksi suunnittelualueen pohjoisosassa seututien 685 (Myötäsentie) nopeusrajoitus on 100 km/h. Suurin osa alueen maanteistä on päällystettyjä. Seututiet 678, 685 ja 689 ovat kokonaan päällystettyjä. Lisäksi yhdystiet 47777, 17358 ja 6880 ovat kokonaan päällystetty.

6.5.2025



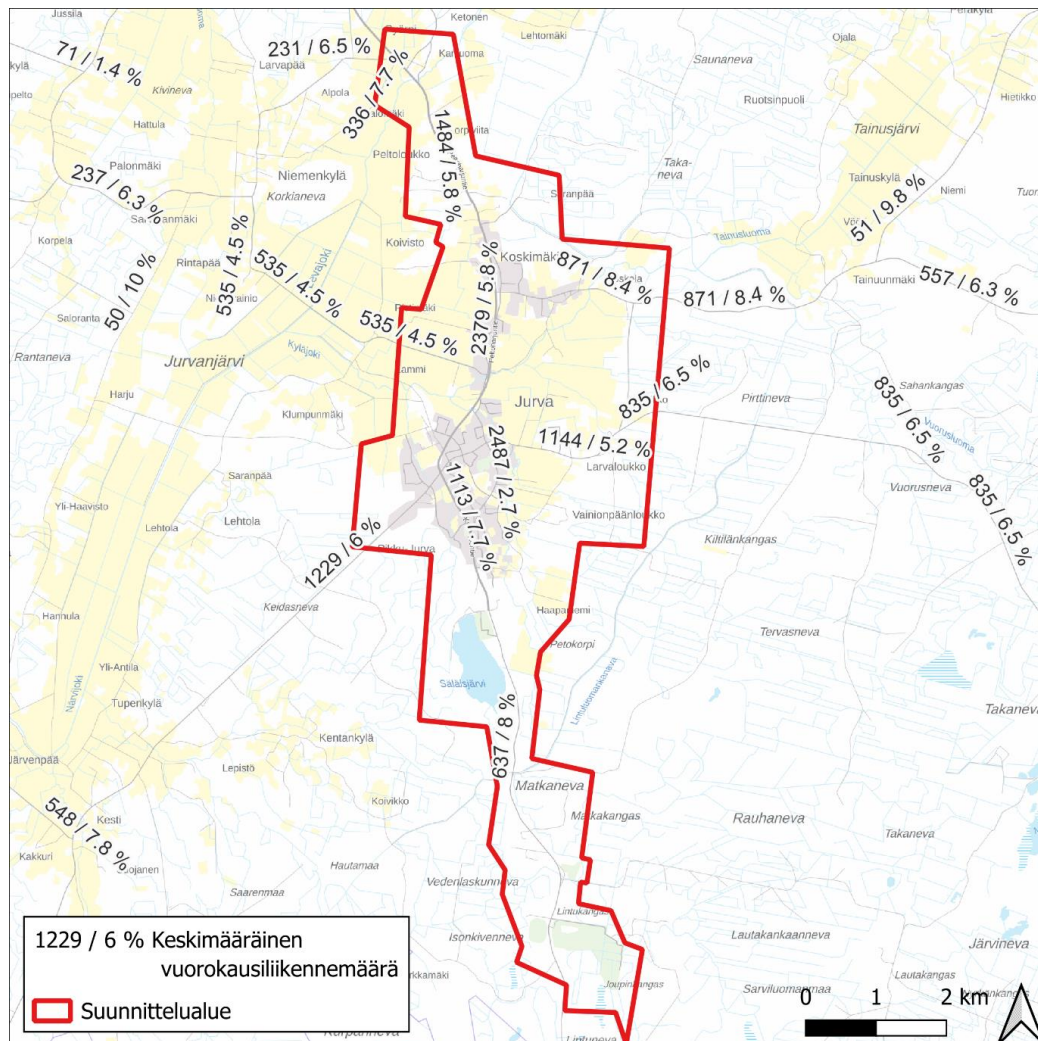
Kuva 3. Nopeusrajoitukset suunnittelualueella.

2.1.2 Liikennemäärät

Kaava-alueen liikennemääriä on esitetty Kuva 4. Liikennemäärät ovat Jurvan keskustan alueella vilkkaimmillaan lähes 2 500 ajoneuvoa vuorokaudessa seututiellä 689 (Liiketie). Liiketien liikenteestä vain 2,7 % on raskasta liikennettä. Keskustasta pohjoiseen kulkevalla seututiellä 685 (Peltoharjuntie) liikennemäärät ovat noin 2 400 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskasta liikennettä on 5,8 %. Peltoharjuntieltä liikenne jakautuu yhdystielle 17358 (Koivusilantie), jossa liikennettä on noin 540 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta 4,5 % on raskasta liikennettä, sekä yhdystielle 6880 (Koskenkorvantie), jonka liikennemäärä on noin 870 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta 8,4 % on raskasta liikennettä. Peltoharjuntien liikennemäärät Koskenkorvantiestä pohjoiseen ovat noin 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta 5,8 % on raskasta liikennettä. Liikennemäärä itään seututiellä 689 (Jurvantie) on taajama-alueella noin 1

6.5.2025

150 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta 5,2 % on raskasta liikennettä, sekä taajama-alueen ulkopuolella noin 840 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta 6,5 % on raskasta liikennettä. Taajama-alueesta etelään kulkevalla seututiellä 685 (Kauhajoentie) on noin 640 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta 8 % on raskasta liikennettä. Taajama-alueen lounaisella puolella seututien 687 liikennemäärät ovat noin 1 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskasta liikennettä on 6 %.



Kuva 4. Keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät suunnittelualueella.

Liikenne-ennuste

Traficom toteutti vuonna 2024 hankkeen, jossa päivitettiin valtakunnalliset liikenne-ennusteet vuoteen 2060 asti. Hankkeessa laadittiin kertoimet liikennemäärille maakunnittain erilaisille tietyypeille. Liikenne-ennustelaskelmissa ei ole huomioitu erikseen alueen rakenteellisen kehityksen vaikutuksia liikenteen määrän muutokseen. Liikenne-ennusteet laskettiin vuosien 2022–2050 välille, sillä vuosi 2050 on kaavaratkaisun tavoitevuosi. Kaava-alueen tieverkosto, josta on liikennemäärädataa, koostuu seututeistä sekä yhdysteistä. Alueella ei ole

6.5.2025

vilkkaita yhdysvälejä, joille on laskettu erikseen liikenne-ennusteet. Näillä tarkennuksilla liikenne-ennustekertoimiksi saatiin:

	Kevyet ajoneuvot, ilman vilkkaita yhteysvälejä	Raskaat autot ja ajoneuvo-yhdistelmät yhteensä
Seututiet	1,340	1,038
Yhdystiet	1,061	1,031

Näiden kertomien pohjalta laskettuna, vuonna 2050 seututiellä 689 liikennemäärät olisivat vilkkaimmillaan noin 3 330 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskasta liikennettä on 2,1 %. Kasvua liikennemääriin on seututeillä noin 34 %. Seututiellä 689 raskaan liikenteen osuus laskee noin 0,5 %-yksikköä. Seututiellä 685 liikennemäärät ovat Jurvan pohjoispuolella vilkkaimmillaan noin 3 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta 4,5 % on raskasta liikennettä. Raskaan liikenteen osuuden ennustetaan laskevan 1,3 %-yksikköä. Jurvasta etelään seututien 685 liikenne-ennusteet ovat noin 850 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskasta liikennettä on noin 6,2 %, laskien nykytilanteesta noin 1,8 %-yksikköä. Seututien 687 liikennemäärät ovat ennusteessa noin 1 650 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta 4,7 % on raskasta liikennettä. Raskaan liikenteen osuus laskee noin 1,3 %-yksikköä.

Tässä esitettyihin yleisiin liikenne-ennusteisiin tulee suhtautua varauksella, sillä asukasmäärän vähentyessä myös liikennemäärät voivat laskea, toisin kuin kertoimet ennustavat. Kaavaselostuksessa väkiluvun ennustetaan laskevan vuoteen 2050 noin 370 asukkaalla verrattuna nykytilaan. Kurikka, kuten Etelä-Pohjanmaa yleisesti, kärsii muuttotappiosta, joka osaltaan vaikuttaa vähentävästi Jurvan alueen liikennemääriin.

2.1.3 Liikenneverkon toimivuus

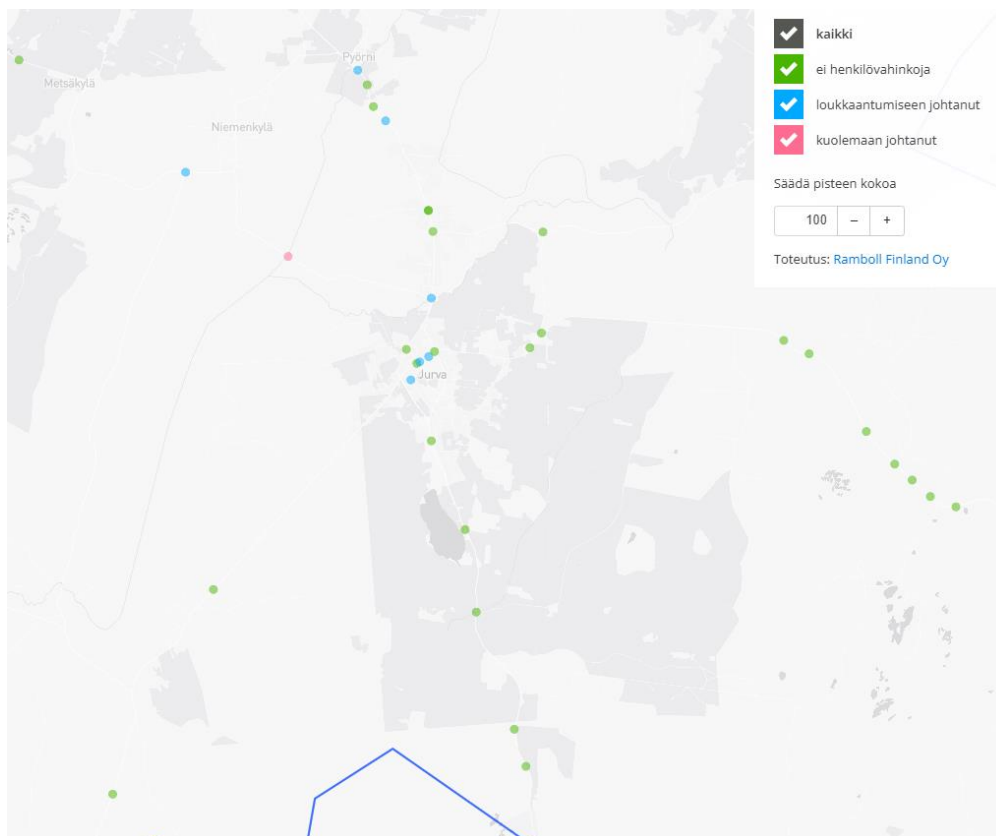
Suunnittelualueen liikenteen toimivuuden tai sujuvuuden kannalta ei ole tiedossa erityisiä ongelmia. Suunnittelualueen ympäristön liikennemäärät ovat maltilliset ja liikenneverkon kapasiteetti on liikennemäärille riittävä.

2.1.4 Liikenneonnettomuudet

Viimeisen viiden vuoden aikana suunnittelualueella on tapahtunut noin 20 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli kuusi. Viimeisen viiden vuoden aikana suunnittelualueella ei ole tapahtunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, mutta suunnittelualueen läheisyydessä länsipuolella on tapahtunut yksi kuolemaan johtanut onnettomuus. (Kuva 5).

6.5.2025

Suurin osa onnettomuuksista ovat yksittäisonnettomuuksia ja hirvionnettomuuksia. Näiden lisäksi muitakin onnettomuuksia on tapahtunut yksittäin, mm. ohitusonnettomuuksia, kääntymisonnettomuuksia sekä polkupyöräonnettomuuksia.



Kuva 5. Tieliikenneonnettomuudet suunnittelualueella 2020–2024. Lähde: Ramboll 2025.

2.1.5 Liikenneturvallisuus

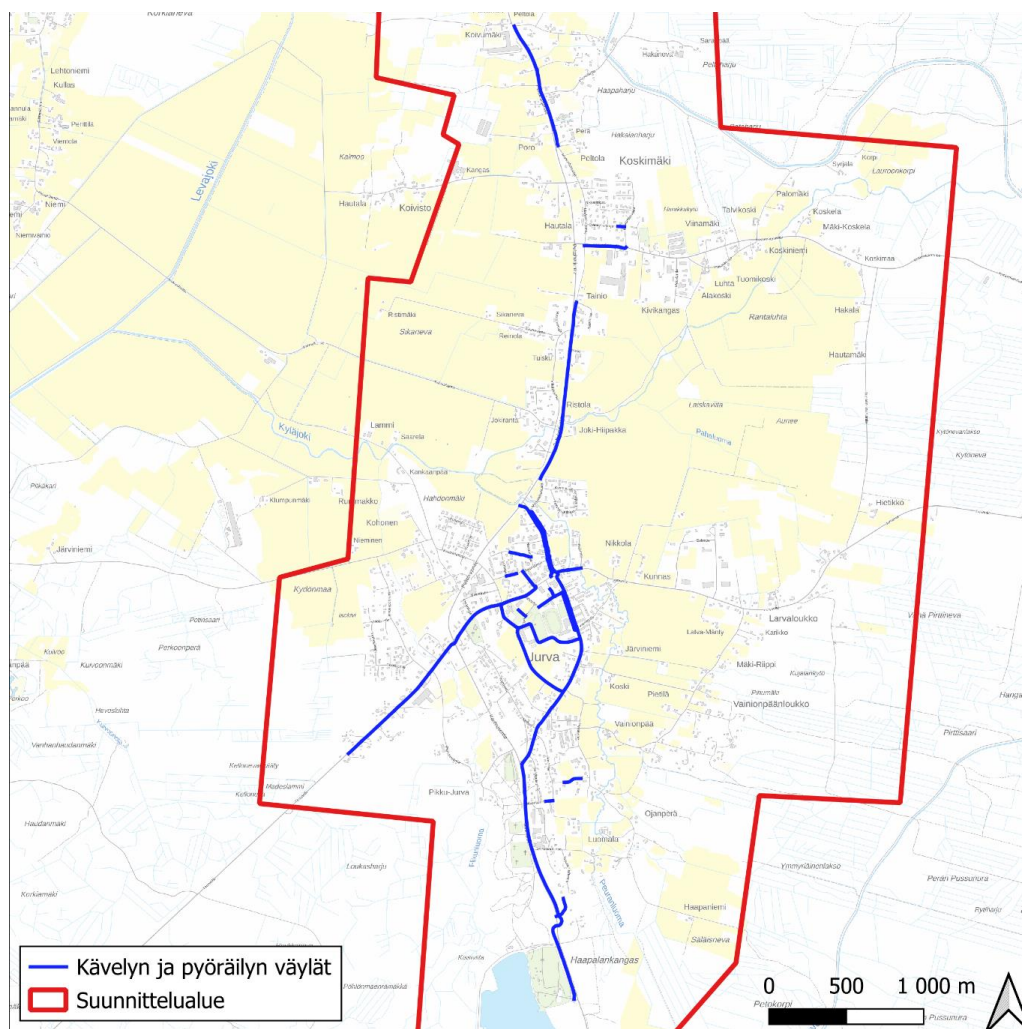
Kurikan kunnalle laadittiin samanaikaisesti muiden Suupohjan seudun kuntien kanssa liikenneturvallisuussuunnitelma vuonna 2018. Raportin mukaan Suupohjan seudulla ja Kurikassa tapahtuu selvästi enemmän henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia kuin koko Suomessa keskimäärin asukaslukuun suhteutettuna.

Suunnitelman mukaan suurimpina liikenteellisinä haasteina asukkaat arvioivat alakouluikäisillä olevan selvästi suurin riski joutua liikenneonnettomuuteen, johtuen erityisesti kouluteiden vaarallisuudesta sekä pyöräteiden puutteesta. Harvaan asuttuna alueena koulumatkat ovat usein pitkiä sekä autoistumisaste on korkea.

6.5.2025

2.2 Kävely ja pyöräily

Suunnittelualueella on suhteellisen kattava kävelyn ja pyöräilyn väylien verkosto suurimpien asuinalueiden välillä (Kuva 6). Suunnittelualueen pohjoisosassa kävelyn ja pyöräilyn väylä seuraa seututietä 685 (Peltoharjuntie), päättyen Kartanonmäentien liittymään. Kävelyn ja pyöräilyn väylä ei ole koko matkalta jatkuva, vaan ohjautuu rinnakkaisille teille kahdessa kohdassa Markusharjuntielle ja Maanmiehenraitille. Taajama-alueella on myös varsin laaja kävelyn ja pyöräilyn väylien verkosto, yhdistäen suurimman osan Jurvan kirkonkylän tärkeimmistä toiminnoista. Kävelyn ja pyöräilyn väylien verkosto jatkuu etelässä seututietä 685 (Kauhajontie) Camping Jurva -leirintäalueelle asti Säläisjärven rannalla. Keskustasta lounaaseen kävelyn ja pyöräilyn väylä kulkee seututietä 687 (Teuvantie) hieman yli kilometrin verran.



Kuva 6. Suunnittelualueen kävelyn ja pyöräilyn väylät.

Alueen kävelyn ja pyöräilyn väylien verkosto vastaa suurilta osin voimassa olevan Jurvan kirkonkylän-Koskimäen osayleiskaavan 1983 määrittelemää verkostoa. Suurin eroavaisuus on

6.5.2025

kävelyn ja pyöräilyn reitin puuttuminen Jurvan keskustasta itään seututien 689 (Jurvantie) varrella, joka on merkitty kaavaan.

2.3 Joukkoliikenne

Jurvan keskuksen bussipysäkiltä lähtee arkipäivisin 11 vuoroa ja saapuu 9 vuoroa. Bussilinjat toimivat pääosin koulu- ja asiointilinjoina yhdistäen harvaan asutut alueet Jurvan keskukseen sekä tarjoamalla yhteydet lähialueiden keskuksiin, mm. Kurikkaan. Jurvassa kulkee lisäksi kutsuliikenteenä toimiva palveluliikennebussi Jurvanen, joka voi tarvittaessa hakea matkustajat kotiovelta.

3 Maankäyttö

3.1 Nykyinen maankäyttö

Suunnittelualue on voimassa olevassa Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa 2050 määritelty pääosin taajamatoiminnan alueeksi, ja sijoittuu suurilta osin Maaseudun kehittämisen kohdealueelle. Jurvan keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, ja keskustan tuntumassa on myös merkintä teollisuus- ja varastotoiminnalle.

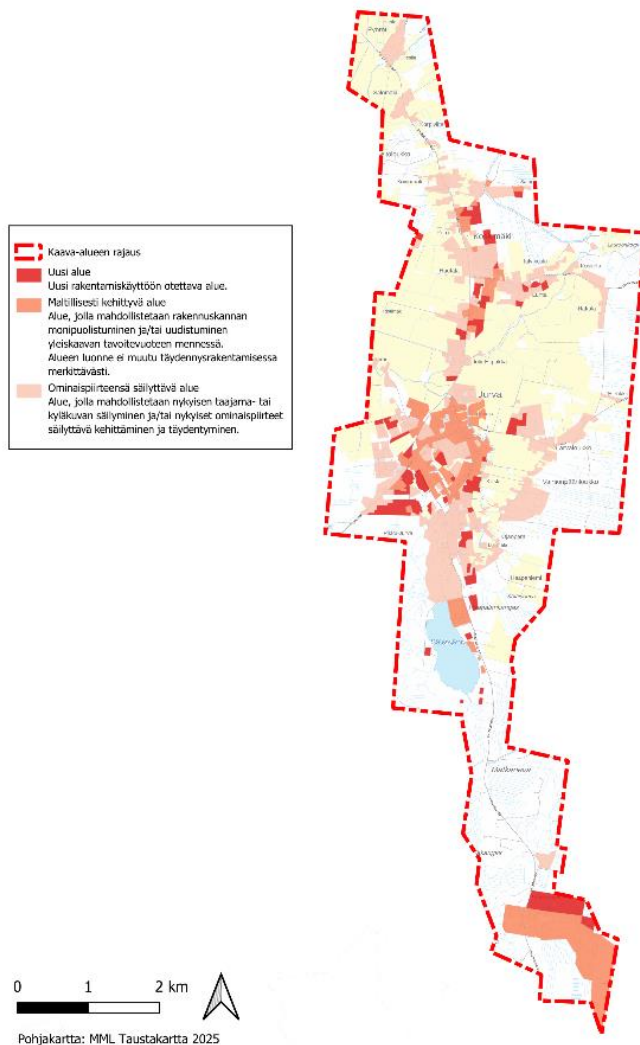
Voimassa olevassa Jurvan kirkonkylän-Koskimäen osayleiskaavassa 1983 suunnittelualue on kaavoitettu pääosin maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, ja asuminen on keskitetty Jurvan kirkonkylän sekä Koskimäen alueille. Keskustoimintojen aluetta on osoitettu Jurvaan, ja Jurvassa sijaitsee myös julkisten palvelujen ja hallinnon alue. Koskimäen pohjoispuolelle on osoitettu laaja kaavavaraus teollisuus- ja varastoalueelle, sekä maa- ja metsätalousvaltaiselle alueelle, jonne saa sijoittaa haja-asutusta. Pienempiä teollisuus- ja varastoalueita on myös sijoitettu Jurvan länsi- sekä itäpuolelle. Suunnittelualueen eteläosassa sijaitsee kilpa-autorata Botniaring. Kulku radalle tapahtuu seututieltä 685 (Kauhajoentie) lähtevän yksityistien, Marjamäen metsätien kautta. Radan läheisyydessä liikennemäärät ovat keskimäärin alle 650 ajoneuvoa vuorokaudessa, joten tapahtuman pitää olla erityisen suuri vaikuttaakseen merkittävästi tien ruuhkautumiseen.

Tällä hetkellä alueen maankäyttö vastaa laajalta osin alueelle hyväksytyn osayleiskaavan määräyksiä. Alueen kaupallinen ja julkinen palvelutoiminta sijoittuu Jurvan keskustaan. Julkisista palveluista alueelta löytyy muun muassa posti, kirjasto, liikuntahalli, terveysasema, päiväkotiki sekä yhteiskoulu ja lukio. Kaupallisista palveluista keskustasta löytyy mm. kaksi ruokakauppaa, muutama ravintola, hotelli, pankki, apteekki, huoltoasema sekä useita erikoisliikkeitä, mm. rautakauppa, kirpputori ja vaatekauppa. Näiden lisäksi erinäisiä palveluja, kuten Jurvan leirintäalue, on sijoittunut yksittäin eri puolelle suunnittelualuetta.

6.5.2025

3.2 Kaavaratkaisu ja liikenneverkon kehittäminen

Kaavaratkaisun merkittävimmät muutokset ovat nähtävissä kartassa (Kuva 7). Suurimmat muutosalueet sijoittuvat Jurvan keskustan alueelle, Koskimäen alueelle ja Botniaringin alueelle.



Kuva 7. Kaavaratkaisun suurimmat muutosalueet

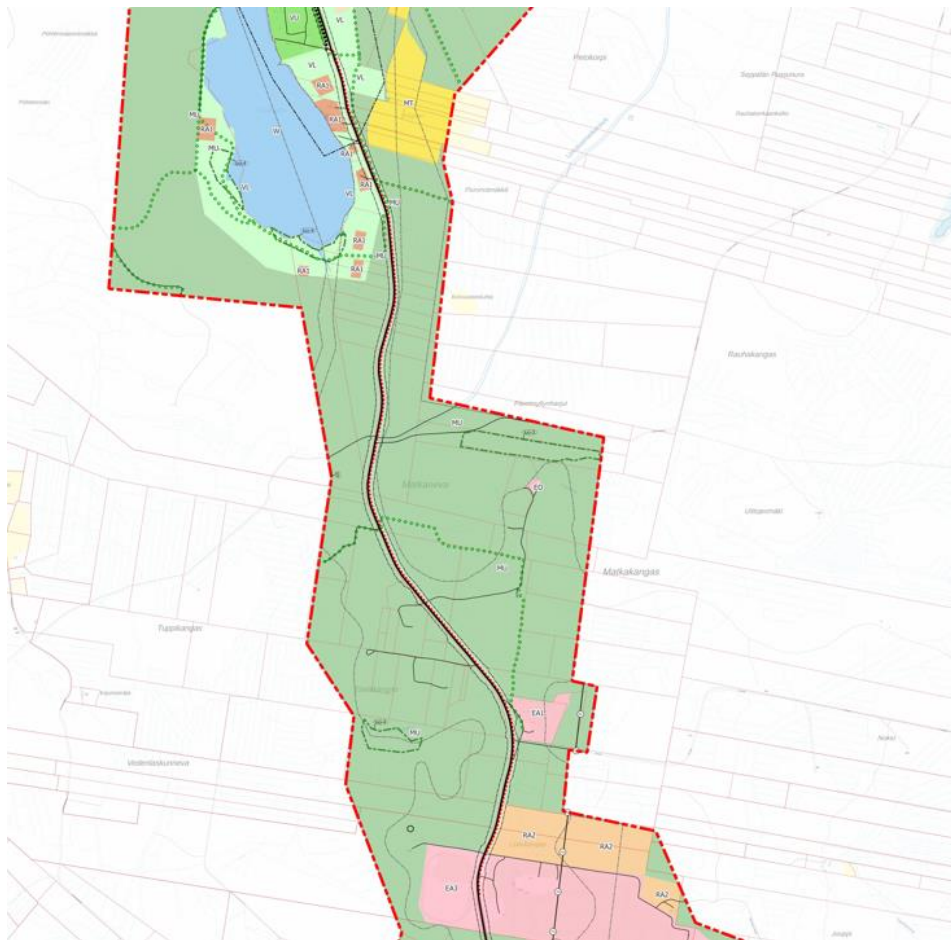
Jurvan keskustan alueella muutokset keskittyvät asuinalueisiin, Koskimäen alueella teollisuus- ja varastoalueisiin, ja Botniaringin alueella loma-asuntoihin ja matkailuun. Matkailua kehitetään myös Säläisjärven alueella.

Alueella ei ole tunnistettu liikenteellisiä puutteita alueen maantieverkostossa, jonka myötä sille ei olla myöskään suunniteltu suuria muutoksia. Yleiskaavatasolla liikenneverkkoa

6.5.2025

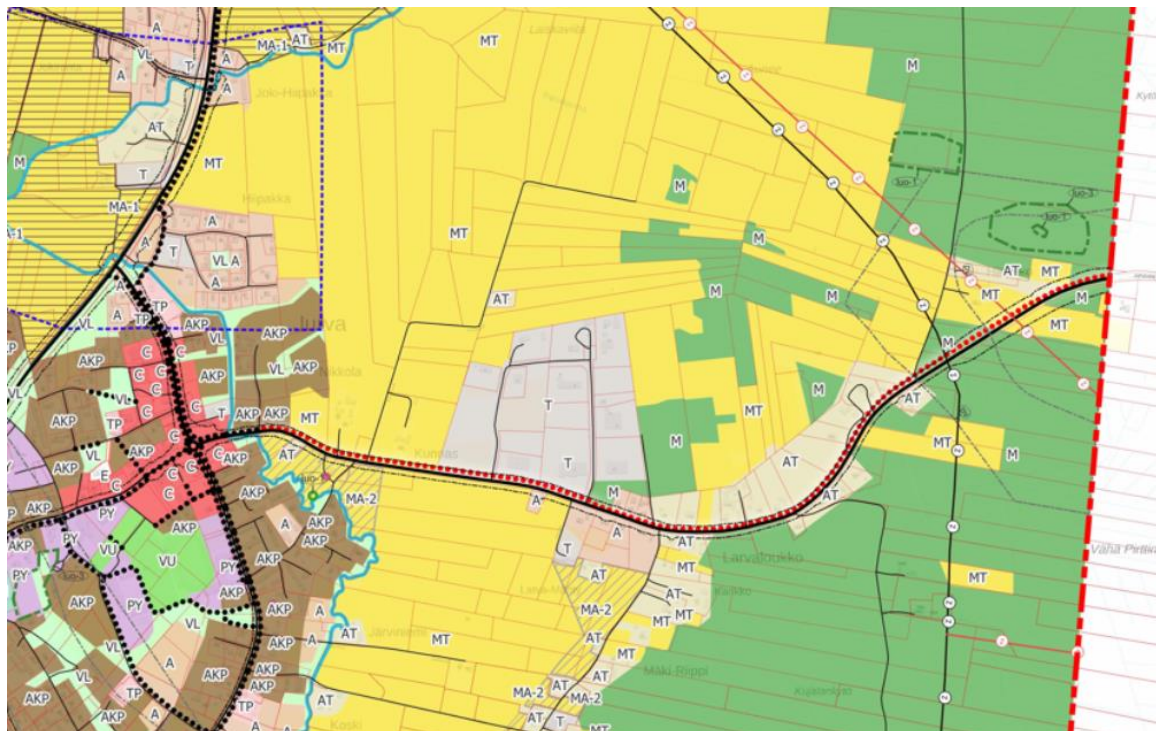
ohjataan suurpiirteisesti, jonka myötä siinä ei olla esitetty muutoksia tai parannuksia yksityiskohtaisesti, esimerkiksi liittymätasolla. Yleiskaavassa ei oteta myöskään kantaa yksityis-autojen pysäköintiin tai tavaraliikenteen järjestämiseen.

Alueella on tunnistettu kehittämistarpeita kävelyn ja pyöräilyn verkostolle. Kävelyn ja pyöräilyn verkostoa kehitetään siten, että se jatkuisi tulevaisuudessa seututietä 685 etelään aina Botniaringille asti (Kuva 8) ja idässä seututietä 689 kaava-alueen rajaan asti kohti Kurikan keskustaa (Kuva 9). Seututien 689 hankkeen suunnittelu on aloitettu nimellä ”Maantien 689 parantaminen Jurvassa rakentamalla jalkakäytävä ja pyörätie välille Jaakontie - Hietikko-Laurilantie”, ja suunnitelma on hyväksymismenettelyssä (vayliensuunnittelu.fi).



Kuva 8. Uusi kävelyn ja pyöräilyn väylä välillä Säläisjärvi-Botniaring. (Esitetty punaisella pisteiviivalla). Ote kaavaratkaisusta.

6.5.2025



Kuva 9. Uusi kävelyn ja pyöräilyn väylä välillä Jaakontie - Hietikko-Laurilantie. (Esitetty punaisella pisteiviivalla). Ote kaavaratkaisusta.

Alueella tulee huomioida maatalousliikenteen tarpeet liikenneväylien rakentamisessa ja parantamisessa. Pienin tieleveys, jolla keskikokoinen paripyörin varustettu traktori voi liikkua on 3,5 metriä reunakivien välillä. Isoilla traktoreilla ja kylvökoneilla vapaan leveyden tulisi olla vähintään 4 metriä. Pienimpienkin leikkuupuimureiden kokonaisleveys terälaitteen kohdalla on yli 4 metriä. Korkeat reunakivet rajoittavat väistämistä ja teräväreunaiset reunakivet aiheuttavat vahinkoa.

3.3 Liikennevaikutusten arviointi

Kaavaratkaisun merkittävimmät muutokset sijoittuvat Jurvan keskusta, Botniaringin alueeseen sekä Koskimäen alueeseen. Kokonaisuudessaan alueen rakenne tiivistyy kohti jo olemassa olevia rakennettuja alueita uudisrakentamisen sekä täydennysrakentamisen muodoissa. Suurimmat kehitysalueet asettuvat nykyisellään hyvien liikenneyhteyksien varaan.

Merkittävimpiä liikenteellisiä muutoksia on uuden kävelyn ja pyöräilyn väylän kehittäminen kohti Botniaringiä, joka osaltaan auttaa matkailun edellytysten parantamiseen, sekä tapahtumien yhteydessä liikenteen sujuvoittamiseksi. Botniaringin alueen kehittyessä liittymäratkaisun parantaminen saattaa tulla ajankohtaiseksi. Tällä hetkellä liittymä alueelle on

6.5.2025

kanavoimaton tasoliittymä, joka saattaa ruuhkautua tapahtumien aikaan ja vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen korkean nopeusrajoituksen tiellä.

Kaavaratkaisun toteutuessa alue tulisi tiivistymään hieman Jurvan keskustaa kohden, mutta kokonaisuudessaan väestön ennustetaan vähentyvän. Tiivistyminen vaikuttaa todennäköisesti kävelyn ja pyöräilyn lisääntymiseen, ja toisaalta yksityisautoilun vähentymiseen asointimatkojen lyhentyessä. Tiivistymisen vaikutukset tulevat kuitenkin olemaan todennäköisesti vähäisiä, eikä tiivistyminen todennäköisesti vaikuttaisi oleellisesti esimerkiksi joukkoliikenteen tarjontaan väestön vähentyessä.

Väestön vähentyminen ja tiivistyminen osaltaan parantavat ajoneuvoliikenteen sujuvuutta, mutta toisaalta liikenneverkoston ylläpidon kustannukset tulevat kasvamaan asukasta kohden, joka saattaa vähentää tarvetta ja halukkuutta kehittää ja ylläpitää tieverkostoa. Liikenneturvallisuuteen voi vaikuttaa kaavaratkaisusta sinänsä irralliset tekijät, kuten väestön ikääntyminen. Onnettomuustietoinstituutin raportissa vuodelta 2022 tunnistettiin, että nuorten kuljettajien lisäksi myös ikääntyneillä on kohonnut riski joutua onnettomuuteen. (Luoma, A. 2022).

Kokonaisuudessaan kaavaratkaisun liikennevaikutuksien ei oleteta olevan erityisen suuria tai merkittäviä. Liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen vaikuttaa olennaisesti alueen väestön väheneminen ja ikääntyminen. Kaavaratkaisussa esitetyt kävelyn ja pyöräilyn väylien parantaminen tukevat hyvin tätä alueen ominaispiirrettä ja parantavat liikenneturvallisuutta. Ajoneuvoliikenteen osalta merkittävimmät vaikutukset voidaan nähdä Botnaringin alueen kehittämisestä, joka voi tuoda alueelle ajoittain suuriakin ihmismääriä.

6.5.2025

Lähteet

Luoma, A. (2022), Kuolemaan johtaneisiin liikenneonnettomuuksiin vaikuttaneita taustatekijöitä 2005–2014. ISBN 978-952-7335-02-4. Verkkojulkaisu. Saatavilla:

[https://www.lvk.fi/docu-](https://www.lvk.fi/docu-ment/318710/2CAFA6300EEB9C65FE7EFA1D90729276024F44EDE293FEB6435E3C075A4E1EEC)

[ment/318710/2CAFA6300EEB9C65FE7EFA1D90729276024F44EDE293FEB6435E3C075A4E1EEC](https://www.lvk.fi/docu-ment/318710/2CAFA6300EEB9C65FE7EFA1D90729276024F44EDE293FEB6435E3C075A4E1EEC)

Vayliensuunnittelu.fi, (2025), Maantien 689 parantaminen Jurvassa rakentamalla jalkakäytävä ja pyörätie välille Jaakontie - Hietikko-Laurilantie, Kurikka. Verkkosivusto. Saatavilla:

<https://vayliensuunnittelu.fi/suunnitelma/1.2.246.578.5.1.2342127661.1337576864/suunnittelu> (luettu 5.5.2025).