



The first dedicated Malaysian highway blog by a Malaysian highway fan

[Home](#) [Expressways](#) [Federal highways](#) [State highways](#) [FGK Kuala Lumpur](#) [Donate!](#)

WEDNESDAY, JUNE 18, 2014

Reviu dan sejarah Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37 / Kuala Lumpur-Seremban E37 review and history

Salam sejahtera,

Dua hari lalu (16 Jun 2014) merupakan hari ulang tahun pembukaan Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37 ke-32. Sempena dengan tarikh tersebut, Blog Jalan Raya Malaysia berbesar hati untuk menghasilkan satu entri khas yang menggabungkan reviu eksklusif serta sejarah lebuhraya tersebut untuk dikongsi bersama.

Ramai yang menyangkakan bahawa Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban merupakan lebuhraya ekspres bertol pertama di Malaysia, tetapi tanggapan tersebut meleset sama sekali. Lebuhraya tol pertama di Malaysia sebenarnya ialah [Lebuhraya Tanjung Malim-Slim River FT1](#), manakala lebuhraya capaian terkawal pertama di Malaysia sudah semestinya [Lebuhraya Persekutuan FT2](#). Sungguhpun demikian, Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban tetap mencatatkan sejarahnya sendiri sebagai lebuhraya ekspres pertama yang menggunakan sistem tiket tol (atau dengan kata lain, sistem tol tertutup). Boleh dikatakan kesemua jalan raya tol yang dibina sebelum Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban menggunakan sistem penghadang ataupun sistem tol terbuka.

Plaza tol penghujung bagi lebuhraya ini terletak di Sungai Besi dan Labu (tidak jauh dari Kawasan Rehat dan Rawat Seremban), tetapi Plaza Tol Labu sudah pun dirobohkan setelah sambungan ke Ayer Keroh siap. Asalnya masih terdapat bekas tinggalan plaza tol tersebut, tetapi kini ia sudah pun dibersihkan sepenuhnya semasa kerja-kerja pelebaran jajaran Nilai-Seremban kepada lapan lorong.



Salah satu daripada plaza tol Lebuhraya KL-Seremban semasa awal pembukaannya



Sebuah bas melalui plaza tol semasa awal pembukaan Lebuhraya KL-Seremban



Lampu isyarat dan penunjuk kadar tol yang pernah digunakan
(Semua kredit gambar: Arkib Negara)

Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban dimulakan pembinaannya sebagai salah satu projek [Rancangan Malaysia Kedua \(RMK-2\)](#) pada 27 Mac 1974 melalui tiga fasa pembinaan. Fasa pertama adalah dari Kuala Lumpur ke Nilai, manakala fasa kedua pula dari Nilai ke Senawang. Fasa ketiga pula melibatkan kerja-kerja pembaikan Jalan Persekutuan 1 dari Kuala Lumpur ke Seremban, memandangkan tidak semua pengguna jalan raya yang mahu membayar tol di Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban. Sekurang-kurangnya Jalan Persekutuan 1 dikekalkan sebagai laluan alternatif bebas tol. Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban dibina dengan kos RM32.9 juta hasil pinjaman

SUPPORT US

Donate



TOTAL PAGEVIEWS

1 0 8 0 9 3 7

FEATURED POST

Mythbuster: Kutipan tol bukan semata-mata untuk penyelenggaraan sahaja / Toll collection is not just for maintenance only

Daripada sibuk bising mengenai tol, berterima kasihlah kepada semua kakitangan syarikat konsesi termasuk jurutol & kakitangan penyele...



TRANSLATE

Select Language

Powered by [Google Translate](#)

SEARCH THIS BLOG

WEB POLL

Benarkah had laju musim perayaan yang diturunkan daripada 90 km/j kepada 80 km/j di jalan persekutuan mampu mengurangkan kadar kemalangan...?

- Benar
- Tidak benar

daripada Bank Dunia. Kerja-kerja pembinaan dilaksanakan sepenuhnya oleh Lembaga Lebuhraya Malaysia, sebagaimana beberapa jajaran terawal Lebuhraya Utara-Selatan yang lain seperti jajaran Ipoh-Changkat Jering, Bukit Kayu Hitam-Jitra dan Jitra-Gurun. [Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban dibuka kepada lalu lintas pada 16 Jun 1982.](#)

Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban membentuk laluan perintis bagi pembinaan Lebuhraya Utara-Selatan Jajaran Selatan E2. Asalnya, ia hanya dibina dari Kuala Lumpur sehingga ke Senawang (iaitu di persimpangan [Jalan Seremban-Tampin FT1](#)) sebelum ia dipanjangkan secara berperingkat-peringkat sehingga ke Johor Bahru. Exit 220 Persimpangan Senawang dibina bagi melencongkan lalu lintas ke arah Johor Bahru.

Pada tahun 1987, pembinaan Lebuhraya Utara-Selatan diswastakan sepenuhnya, yang mana Highway Concessionaires Berhad (kini Plus Malaysia Berhad) mengambil alih kesemua kerja pembinaan serta jajaran Lebuhraya Utara-Selatan yang sudah siap, termasuklah jajaran Kuala Lumpur-Seremban. Namun, jajaran yang diambil alih oleh Plus Malaysia Berhad hanyalah dari Plaza Tol Sungai Besi ke selatan, (KM310.8 sehingga KM0), manakala jajaran selebihnya dari Persimpangan Jalan Istana sehingga Plaza Tol Sungai Besi sepanjang 8.1 km pula diserahkan kepada Dewan Bandaraya Kuala Lumpur. Jajaran berbaki 8.1 km inilah yang kini masih dikenali sebagai Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37, manakala jajaran selebihnya pula membentuk Lebuhraya Utara-Selatan E2.

Pada tahun 1992, Plus Malaysia Berhad menaiktaraf jajaran E2 dari Plaza Tol Sungai Besi ke Seremban kepada enam lorong bagi menampung kadar aliran trafik yang meningkat. Namun, jajaran berbaki 8.1 km di bawah seliaan DBKL pula tiada sebarang penambahbaikan sehinggalah perjanjian konsesi bagi jalan raya tol dalam bandar raya Kuala Lumpur ditandatangani antara DBKL dengan Metramac pada tahun 1992. Perjanjian konsesi tersebut melibatkan empat buah jalan tol, iaitu Jalan Cheras FT1, Jalan Pahang FT2, Lebuhraya Hubungan Timur-Barat Kuala Lumpur E37 dan Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37. Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37 dipanggil Jalan Tol D manakala Lebuhraya Hubungan Timur-Barat KL E37 pula dikenali sebagai Jalan Tol C. Dalam perjanjian tersebut, Metramac perlu memanjangkan Lebuhraya Hubungan Timur-Barat KL E37 dari Salak Selatan sehingga ke penamatnya di Taman Connaught (bersambung dengan Jalan Cheras FT1 dan Lebuhraya Cheras-Kajang E7/FT1), serta perlu menaik taraf Lebuhraya KL-Seremban E37 serta Lebuhraya Hubungan Timur-Barat KL E37 dari Siputeh ke Salak Selatan daripada 4 lorong kepada 6 lorong. Kerja-kerja pembinaan dan naik taraf siap pada tahun 1995.

Semasa di bawah pengurusan Metramac, kutipan tol bagi Lebuhraya Hubungan Timur-Barat KL E37 dijalankan di Plaza Tol Salak Selatan yang ditamatkan pada 17 Mei 2011. Bagaimana pula dengan laluan KL-Seremban...? Sungguhpun Plaza Tol Sungai Besi kini dimiliki Plus Malaysia Berhad, kutipan tol bagi Lebuhraya KL-Seremban E37 tetap dijalankan dengan menambah sejumlah kecil bayaran tambahan bagi kenderaan yang keluar masuk melalui Plaza Tol Sungai Besi. Kutipan tol tambahan di Plaza Tol Sungai Besi dikreditkan ke akaun Metramac oleh Plus.

Selama lebih 30 tahun, Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37 sangat berjasa sebagai pintu masuk utama ke ibu kota dari arah selatan melalui Lebuhraya Utara-Selatan E2. Sungguhpun demikian, ia tidak terlepas daripada kelemahannya tersendiri. Kelemahan yang saya maksudkan itu ialah reka bentuk persimpangan yang terlalu rapat dan bercelaru di Persimpangan Salak-Kuchai Lama dan Persimpangan Pintasan Puchong-Sungai Besi. Persimpangan Salak dan Persimpangan Kuchai Lama memang agak rapat iaitu tidak sampai 1 km. Namun, apa yang menjadikannya bertambah celaru ialah apabila Lebuhraya Baru Pantai E10 dan Lebuhraya Maju E20 turut dihubungkan ke Persimpangan Kuchai Lama, manakala [Terowong Smart E38](#) pula dihubungkan ke Persimpangan Salak. Akibatnya, konflik jalinan sangat ketara berlaku sehingga sering menyebabkan kesesakan di situ terutamanya semasa waktu gegas. Malangnya, tiada satu pun langkah diambil bagi mengatasi kesesakan di situ.

Mengenai Persimpangan Pintasan Sungai Besi-Puchong pula, persimpangan tersebut asalnya merupakan sebuah persimpangan parclo. Semasa Lebuhraya KL-Seremban E37 dinaik taraf, persimpangan ini menjadi persimpangan bunga cengkih penuh apabila jalan-jalan susur di sebelah bangunan Astro serta mengelilingi Hotel Mint (kini Hotel Nouvelle) dibina. Namun, persimpangan itu kini sering sesak teruk akibat "tangan-tangan gatal" yang mengusik reka bentuk persimpangan tersebut - di sebelah tenggara, sebatang jalan pemintas tol dibina, manakala JKR pula mengubahsuai jalan-jalan susur di sebelah barat daya supaya pengguna boleh keluar masuk ke Seri Kembangan tanpa perlu melalui lampu isyarat, manakala DBKL pula kembali memasang lampu isyarat bagi jalan susur di sebelah timur laut pula. Akibat "tangan-tangan gatal" tersebut,

Tidak pasti

See results [vote](#)

survey tools

CONTRIBUTORS

Unknown

[squall-shinoda](#)

YOUR LOCATION



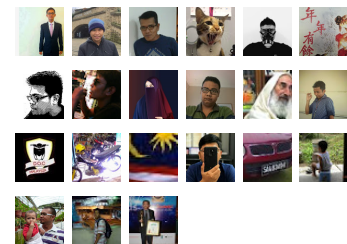
Service powered by [Netip.de](#)
IP [Lookup](#)

MUSIC PLAYER

[Get Your Own Free Hypster.com Playlist.](#)

FOLLOWERS

Followers (56) [Next](#)



[Follow](#)

BLOG ARCHIVE

- ▶ [2019](#) (10)
- ▶ [2018](#) (40)
- ▶ [2017](#) (46)
- ▶ [2016](#) (56)
- ▶ [2015](#) (85)
- ▼ [2014](#) (112)
 - ▶ [December](#) (8)
 - ▶ [November](#) (2)
 - ▶ [October](#) (6)
 - ▶ [September](#) (8)
 - ▶ [August](#) (10)
 - ▶ [July](#) (15)
 - ▼ [June](#) (11)

[Melaka Bandaraya Bersejarah Bahagian 3: Menjejak J...](#)

[Melaka Bandaraya Bersejarah Bahagian 2: Berehat se...](#)

[Melaka Bandaraya Bersejarah Bahagian 1: Jalan Mela...](#)

[Melaka Bandaraya Bersejarah: Prolog / Historic Cit...](#)

[Turapan konkrit vs turapan aspal biasa / Concrete ...](#)

pengguna dari Plaza Tol Sungai Besi tidak boleh terus ke Puchong kerana jalan susur yang sepatutnya ke Puchong sudah dilencongkan ke Seri Kembangan; sebaliknya, pengguna jalan raya perlu mengambil jalan susur ke Bulatan Lumba Kuda di sebelah bangunan Astro sebelum membuat pusingan U di Bulatan Lumba Kuda untuk ke Puchong. Sementara itu pula, pemasangan lampu isyarat oleh DBKL turut menambah parah masalah kesesakan di situ. Siapa pula di dalam DBKL yang memberikan "idea bijak" memasang lampu isyarat sehingga menyebabkan kesesakan yang semakin teruk itu...? Jika si pemberi idea itu mempunyai ijazah kejuruteraan jalan raya, maka adalah lebih baik jika ijazahnya itu dijadikan pengganti tisu tandas untuk mengelap najis sahaja, memandangkan dia mengkhianati amanah yang diberikan bagi menjadikan jalan raya semakin selamat dan kurang sesak, bukannya makin bercelaru sehingga makin sesak...!!!

Had laju di sepanjang Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37 hanyalah sekitar 80 km/j sahaja sungguhpun ia lurus dan kurang berselekeh, tidak seperti [Lebuhraya Besraya E9](#) yang lebih berkelok-kelok tetapi dikenakan had laju lebih tinggi iaitu 90 km/j. Ia sememangnya ironik kerana Lebuhraya KL-Seremban E37 sememangnya lebu raya ekspres sejati dengan kawalan masuk penuh, berbeza dengan Lebuhraya Sungai Besi E9 yang selari dengannya tetapi sekadar dikenakan kawalan masuk separa sahaja. Namun, tiada gunanya hendak mengenakan had laju lebih tinggi, memandangkan kadar aliran trafik di situ begitu tinggi sehinggakan sukar untuk memandu melebihi 80 km/j di sepanjang laluan.

Begitulah kisah pembinaan Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37 yang kini hanya melibatkan laluan pendek sepanjang 8.1 km sahaja itu. Sungguhpun demikian, ia tetap berjasa kepada seluruh warga Kuala Lumpur sebagai pintu masuk utama ke ibu negara dari arah selatan melalui Lebuhraya Utara-Selatan E2. Pembinaan Lebuhraya KL-Seremban E37 sewajarnya dihargai, memandangkan ia merupakan laluan perintis kepada Lebuhraya Utara-Selatan E2 ke Johor Bahru - atau dengan kata lain, tanpa Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban, maka tidak akan wujud Lebuhraya Utara-Selatan E2. Justeru, cara paling baik bagi menghargai lebu raya yang begitu berjasa ini ialah dengan mematuhi peraturan jalan raya dan tidak mengungkit akan sedikit bayaran tol yang dikenakan jika dibandingkan dengan tahap keselesaan yang diberikan kepada pengguna jalan raya.

Untuk galeri gambar penuh, sila klik [sini](#).

Maklumat lebu raya

Kod laluan: E37

Panjang: 8.1 km

Arah laluan: Utara-Selatan (Jalan Istana / [KL MRR1](#) sehingga ke Plaza Tol Sungai Besi)

Bilangan lorong: 6

Laman web: <http://www.mtdinfraperdana.com/page.php?32>

[Reviu dan sejarah Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban ...](#)

[Pesta memburu nikmat pemanduan dengan Honda City 2...](#)

[Pengumuman: Projek siri reviu jalan raya Melaka / ...](#)

[Lebuhraya Sistem Penyuraian Trafik Kajang \(Kajang ...](#)

[Lebu Raya Ekspres vs Jalan Raya Kembar Bahagian 4...](#)

[Lebu Raya Ekspres vs Jalan Raya Kembar Bahagian 3...](#)

- ▶ [May \(7\)](#)
- ▶ [April \(9\)](#)
- ▶ [March \(12\)](#)
- ▶ [February \(11\)](#)
- ▶ [January \(13\)](#)

▶ [2013 \(135\)](#)

▶ [2012 \(98\)](#)

▶ [2011 \(15\)](#)

LABELS

[about \(2\)](#) [activities \(45\)](#) [advertorial \(2\)](#) [AES \(6\)](#) [airlines \(2\)](#) [announcement \(39\)](#) [archive \(2\)](#) [Asian Highway Network \(23\)](#) [automotive \(83\)](#) [Besraya Expressway \(4\)](#) [Bicycles \(2\)](#) [BJRM Cares \(3\)](#) [Border crossing \(3\)](#) [bridges \(6\)](#) [Brotherhood \(8\)](#) [Budget 2013 \(1\)](#) [Budget 2014 \(1\)](#) [Budget 2018 \(2\)](#) [Budget 2019 \(1\)](#) [Cameron Highlands \(13\)](#) [Caretta \(2\)](#) [Cheras-Kajang Expressway \(3\)](#) [commen errors \(1\)](#) [commentar \(29\)](#) [comments \(4\)](#) [convoy \(1\)](#) [Country lane \(3\)](#) [donation \(3\)](#) [driving techniques \(2\)](#) [Duke Expressway \(7\)](#) [East Coast Expressway \(19\)](#) [East-West Highway \(3\)](#) [education \(1\)](#) [electric vehicles \(1\)](#) [electricity \(3\)](#) [electronic toll collection \(10\)](#) [Elite Expressway \(4\)](#) [Entries in English \(14\)](#) [events \(3\)](#) [express bus \(5\)](#) [expressways \(166\)](#) [FAQ \(9\)](#) [Fast & Furious \(1\)](#) [Featured articles \(4\)](#) [Federal highways \(172\)](#) [Federal Route 1 \(33\)](#) [Federal Route 2 \(23\)](#) [Federal Route 3 \(5\)](#) [Federal Route 5 \(18\)](#) [flood \(2\)](#) [FTRoadpedia \(43\)](#) [Fuel Gain Kit \(2\)](#) [fuel injection \(14\)](#) [Geography \(1\)](#) [global highways \(9\)](#) [glossary \(1\)](#) [GST \(2\)](#) [guide \(7\)](#) [highway databases \(1\)](#) [highway engineering \(28\)](#) [Highway illumination \(4\)](#) [highway planning \(2\)](#) [Highway shield \(1\)](#) [highway standards \(1\)](#) [history \(31\)](#) [Honda \(11\)](#) [Honda Civic \(2\)](#) [Honda Wave \(21\)](#) [information \(95\)](#) [information technology \(7\)](#) [infrastructure \(1\)](#) [Jalan 1Malaysia \(2\)](#) [JB EDL \(4\)](#) [JKR \(1\)](#) [Kembara Mahkota Johor \(1\)](#) [Kota Bharu-Kuala Krai Expressway \(3\)](#) [Latar Expressway \(6\)](#) [Lekas Expressway \(3\)](#) [libraries \(1\)](#) [light rail transit \(1\)](#) [Malacca \(12\)](#) [Malaysian Highway App \(2\)](#) [Malaysian Highway Economy \(1\)](#) [Malaysian Highway Media \(6\)](#) [maps \(3\)](#) [MARRIS \(1\)](#) [mathematics \(1\)](#) [maze \(7\)](#) [memorials \(4\)](#) [Mitsubishi \(1\)](#) [Modenas \(16\)](#) [Modenas 118EFI \(9\)](#) [motorcycle \(60\)](#) [motorcycle lane \(8\)](#) [motorsports \(1\)](#) [movies \(1\)](#) [Municipal roads \(19\)](#) [music \(1\)](#) [Mythbuster \(18\)](#) [news \(96\)](#) [North-South Expressway \(27\)](#) [notable accidents \(3\)](#) [online shopping \(4\)](#) [overview \(14\)](#) [Penang Bridge \(1\)](#) [Perodua \(8\)](#) [Pray for MH17 \(1\)](#) [Pray for MH370](#)



Pangkal Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37 di Persimpangan Jalan Istana



Kilometer sifar bagi Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37



(1) Pray for Sabah (3) private highways (1) Proposed expressway analysis (5) protests (2) Proton (19) Proton Persona (4) Proton Saga (1) public transport (9) rail transportation (3) **review (170)** RFID (3) ring roads (3) road furniture (21) road junction (3) road signage (5) Russian Roulette (2) **Sabah and Sarawak (44)** **safety (30)** Second Penang Bridge (3) Senai-Desaru Expressway (4) SKVE (3) slope engineering (1) SMART Tunnel (3) Speed limit (14) squall-shinoda's E-Store (1) **State highways (54)** street racing (1) super four highways (1) **super two highways (20)** Suzuki (2) SYM (1) SYM Sport Rider 125i (2) taxi (4) Terengganu (7) Thank you (2) Thunderstorm safety (3) toll bridges (6) toll bypass guide (5) toll systems (4) Touch 'n Go (4) **tourism (28)** Toyota (2) trains (2) Trans-Java Toll Road (1) troubleshooting (3) trucks (1) tunnels (1) two-lane expressways (2) **types of road (8)** vandalism (1) video games (1) water transport (1) Weird signboards (1) Welcome (2) West Coast Expressway (3) **What The Hell (89)** Wishlist (5) Yamaha (6) Yamaha Legenda (18) Yungas Road (1)

OFFICIAL FACEBOOK PAGE

BACKUP FACEBOOK PAGE

Plaza Tol Terowong Smart E38



Persimpangan Salak bercelaru akibat jarak antara persimpangan terlalu rapat serta terlalu banyak lebuh raya dihubungkan kepadanya - perhatikan lalu lintas arah Kuala Lumpur di sebelah kanan yang tidak bergerak langsung



Persimpangan Kuchai Lama terletak tidak sampai 1 km daripada Persimpangan Salak



Blog Jalan Raya ...
1.8K likes



Blog Jalan Raya Malaysia - BJRM
sekitar 2 tahun lalu

Isu penutupan Jalan TAR: Peniaga pasar malam sendiri sebulat suara menolak pemindahan dari Lorong Tuanku Abdul Rahman ke Jalan Tuanku Abdul Rahman.



NST.COM.MY

Pasar malam traders ur...

LANGGAN / SUBSCRIBE

Posts ▾

Comments ▾

FEEDBURNER FEEDCOUNT

0 readers

BY FEEDBURNER



Persimpangan Desa Petaling



Exit 516 Persimpangan Sri Petaling



Semakin menghampiri penamat E37 di Persimpangan Pintasan Sungai Besi-Puchong



Pintu gerbang yang menjadi sempadan Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur-Selangor



Penamat bagi Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban E37 (dan Lebuhraya Utara-Selatan E2)



E37 tamat di KM310.8 E2

Posted by [squall-shinoda](#) at 2:29 PM

Labels: [expressways](#), [history](#), [North-South Expressway](#), [review](#)

No comments:

Post a Comment

Enter your comment...



Comment as: Syahrul Sazli ▾

Sign out

Publish

Preview

Notify me

[Newer Post](#)

[Home](#)

[Older Post](#)

Subscribe to: [Post Comments \(Atom\)](#)

Picture Window theme. Powered by Blogger.

