

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1. Kondisi Wilayah

2.1.1. Kondisi Geografis dan Administrasi

KA Lembah Anai memiliki lintas pelayanan Kayutanam – Duku – BIM, dimana lintas tersebut terdapat di daerah Kabupaten Padang Pariaman. Kabupaten Padang Pariaman merupakan salah satu kabupaten yang terletak di Provinsi Sumatera Barat. Kabupaten Padang Pariaman memiliki luas wilayah sebesar 1.343,09 km² dengan panjang garis pantai 42,11 km yang membentang hingga wilayah gugusan Bukit Barisan. Luas daratan daerah ini setara dengan 3,15% luas daratan wilayah Provinsi Sumatera Barat. Posisi astronomis Kabupaten Padang Pariaman terletak antara 0°19'15,68" – 0°48'59,868" Lintang Selatan dan 99°57'43,325 – 100°27'28,94" Bujur Timur. Secara administrasi Kabupaten Padang Pariaman terdiri dari 17 kecamatan, dengan batas wilayah sebagai berikut:

Sebelah Utara : Kabupaten Agam

Sebelah Timur : Kabupaten Solok dan Kabupaten Tanah Datar

Sebelah Selatan : Kota Padang

Sebelah Barat : Kota Pariaman dan Samudera Hindia

Berikut ditampilkan luas wilayah darat administrasi menurut kecamatan di Kabupaten Padang Pariaman:

Tabel II.1. Luas Daerah Menurut Kecamatan di Kabupaten Padang Pariaman

No	Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Daerah (Km ²)
1	Batang Anai	Pasar Usang	164,33
2	Lubuak Alung	Lubuak Alung	124,76
3	Sintuk Toboh Gadang	Sintuak	32,65
4	Ulakan Tapakih	Ulakan	23,01
5	Nan Sabaris	Pauh Kambar	66,19
6	2x11 Enam Lingkuang	Sicincin	40,64
7	Anam Lingkuang	Pakandangan	34,28
8	2x11 Kayu Tanam	Kayu Tanam	188,55
9	VII Koto	Sungai Sarik	64,14
10	VII Koto Patamuan	Tandikat	77,95
11	VII Koto Padang Sago	VII Koto Padang Sago	34,93
12	V Koto	Kampung Dalam	66,68
13	V Koto Timur	Kudu Gantiang	66,79
14	Sungai Limau	Sungai Limau	90,36
15	Batang Gasan	Gasan Gadang	76,26
16	Sungai Garingging	Sungai Garingging	107,73
17	IV Koto Aua Malintang	Batu Basa	84,29

Sumber: BPS Kabupaten Padang Pariaman Dalam Angka, 2024

2.1.2. Kondisi Demografi

Berdasarkan sensus penduduk yang telah dilakukan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2023, penduduk Kabupaten Padang Pariaman berjumlah 451.388 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,73%. Dengan melihat jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin, terbagi menjadi sebanyak 225.435 jiwa penduduk laki – laki dan 224.953 jiwa penduduk perempuan. Jika dilihat berdasarkan luas wilayah dan jumlah penduduk pada tahun 2023, kepadatan penduduk Kabupaten Padang Pariaman tercatat sebesar 336 jiwa/km². Kecamatan yang memiliki kepadatan tertinggi, yaitu Ulakan Tapakih dengan kepadatan sebesar 941 jiwa/km² dan Batang Gasan memiliki kepadatan terendah, yaitu sebesar 148 jiwa/km². Berikut ini

disajikan tabel jumlah penduduk Kabupaten Padang Pariaman menurut kecamatan pada tahun 2023.

Tabel II.2. Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Padang Pariaman

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Kepadatan Penduduk per km ² 2023
1	Batang Anai	56.755	345
2	Lubuak Alung	49.152	394
3	Sintuk Toboh Gadang	20.062	614
4	Ulakan Tapakih	21.648	941
5	Nan Sabaris	31.661	478
6	2x11 Enam Lingkuang	19.229	473
7	Anam Lingkuang	21.496	627
8	2x11 Kayu Tanam	29.366	156
9	VII Koto	36.803	574
10	VII Koto Patamuan	18.380	236
11	VII Koto Padang Sago	9.034	259
12	V Koto	24.537	368
13	V Koto Timur	14.802	222
14	Sungai Limau	31.010	343
15	Batang Gasan	11.315	148
16	Sungai Garingging	34.299	318
17	IV Koto Aua Malintang	21.839	259

Sumber: BPS Kabupaten Padang Pariaman Dalam Angka, 2024

Pekerja di Kabupaten Padang Pariaman status pekerjaan utamanya didominasi oleh Buruh/Karyawan/Pegawai, yaitu sebanyak 56.541 pekerja (28,34%). Sementara itu, Berusaha dibantu Buruh Tetap merupakan status pekerjaan utama yang paling sedikit di Kabupaten Padang Pariaman dengan jumlah pekerja sebanyak 6.365 pekerja (3,19%). Dilihat dari penduduk 15 tahun ke atas yang bekerja, jika dikelompokkan berdasarkan tingkat pendidikan tertinggi didominasi oleh lulusan SMA sebanyak 73.023 penduduk. Sementara itu, penduduk 15 tahun ke atas yang bekerja dengan pendidikan tertinggi DIV/S1 ke atas hanya terdiri dari 26.088 penduduk.

2.2. Kondisi Transportasi

Berdasarkan Badan Pusat Statistik Kabupaten Padang Pariaman Dalam Angka Tahun 2023, pengembangan dan peningkatan sarana dan prasarana di sektor transportasi terus dilakukan oleh Pemerintah, baik Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah. Transportasi memiliki fungsi yang sangat penting dalam pembangunan suatu daerah. Jalan merupakan sarana penunjang di sektor transportasi darat, maka untuk mendukung hal tersebut kabupaten Padang Pariaman memiliki 83,57 km jalan negara, 95,77 km jalan provinsi, dan 2072,4 km jalan kabupaten.

Tingkat mobilitas masyarakat Kabupaten Padang Pariaman yang tinggi menyebabkan kebutuhan akan pelayanan jasa transportasi semakin meningkat dari tahun ke tahun yang dapat dilihat dari meningkatnya jumlah penumpang Kereta Api Lembah Anai dari tahun ke tahun. Kereta api memiliki karakteristik yang lebih unggul apabila dibandingkan dengan moda lain, sehingga dalam pengoperasiannya diharapkan dapat membantu masyarakat dalam memenuhi kebutuhan melakukan perjalanan. Kereta Api Lembah Anai dapat mengangkut 80 penumpang dalam satu kali perjalanan dengan okupansi 100%. Adanya pengoperasian kereta secara optimal dapat mengurangi beban jalan raya dikarenakan kapasitas bus rata – rata hanya dapat mengangkut 25 – 31 penumpang dalam sekali perjalanan.

2.2.1. Kondisi Prasarana Perkeretaapian Lintas Kayutanam – Bandara Internasional Minangkabau

Prasarana perkeretaapian meliputi stasiun kereta api, jalur kereta api, dan fasilitas operasi. Prasarana perkeretaapian merupakan salah satu faktor yang menunjang kelancaran pengoperasian kereta api, oleh karena itu kondisi prasarana yang ada diharapkan memenuhi standar teknis dan standar operasional yang telah ditetapkan.

No	Lintas	Petak	Panjang (km)	Tipe Rel
9	TBY – SWL	PP – BTL	18,512	R.42
10	TBY – SWL	BTL – KCG	10,736	R.54
11	TBY – SWL	KCG – SWL	50,911	R.33
12	PP – LMB	PP – LMB	72,397	R.25

Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2024

2.2.1.2. Bantalan

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 60 Tahun 2012 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Rel, bantalan memiliki fungsi untuk meneruskan beban kereta api dan berat konstruksi jalan rel ke balas, mempertahankan lebar jalan rel dan stabilitas ke arah luar jalan rel. Terdapat 2 (tiga) jenis bantalan yang digunakan di Wilayah Divre II Sumatera Barat, yaitu bantalan beton dan bantalan besi. Namun untuk lintas Kayutanam – Duku – BIM secara keseluruhan sudah menggunakan bantalan beton. Berikut tabel penggunaan bantalan di Divre II Sumatera Barat:

Tabel II.4. Jenis Bantalan di Divisi Regional II Sumatera Barat

No	Lintas	Petak	Panjang (km)	Jenis Bantalan
1	BKP – IDA	BKP – IDA	12,639	R.54
2	PLA – PDG	PLA – PDG	2,700	R.54
3	DUKU – BIM	DUKU – BIM	4,000	R.54
4	TBY – SWL	BKP – PDG	5,160	R.42
5	TBY – SWL	PDG – LA	32,606	R.54
6	TBY – SWL	LA – KTN	20,339	R.54
7	TBY – SWL	LA – NRS	27,884	R.54
8	TBY – SWL	KTN – PP	15,323	R.54
9	TBY – SWL	PP – BTL	18,512	R.42
10	TBY – SWL	BTL – KCG	10,736	R.54
11	TBY – SWL	KCG – SWL	50,911	R.33
12	PP – LMB	PP – LMB	72,397	R.25

Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2024

2.2.1.3. Penambat

Penambat merupakan suatu komponen yang menambatkan rel pada bantalan sedemikian rupa sehingga kedudukan rel menjadi tetap, kokoh, kuat, dan tidak bergeser. Fungsi penambat antara lain:

1. Menyerapkan gaya – gaya rel dengan elastis dan menyalurkan ke bantalan;
2. Meredam sebanyak mungkin dan kemiringan rel pada batas tertentu;
3. Menahan lebar sepur dan kemiringan rel pada batas tertentu;
4. Mengisolasi aliran listrik dan rel ke bantalan terutama bantalan beton.

Adapun terdapat 2 (dua) jenis penambat, yang terbagi kedalam:

1. Penambat kaku, terdiri dari mur dan baut namun juga ditambah plat landas, biasanya dipasang pada bantalan besi dan kayu;
2. Penambat elastis, terbagi menjadi 2 (dua), yaitu penambat elastis tunggal dan penambat elastis ganda.

Untuk lintas Kayutanam – Duku – BIM secara keseluruhan sudah menggunakan penambat elastis ganda (E-Clip). Berikut tabel penggunaan penambat pada Divre II Sumatera Barat.

Tabel II.5. Jenis Penambat di Divisi Regional II
Sumatera Barat

No	Lintas	Petak	Sepur	Jenis Bantalan
1	BKP – IDA	BKP – IDA	Tunggal	Elastis Ganda (E-Clip)
2	PLA – PDG	PLA – PDG	Tunggal	Elastis Ganda (E-Clip)
3	DUKU – BIM	DUKU – BIM	Tunggal	Elastis Ganda (E-Clip)
4	TBY – SWL	BKP – PDG	Tunggal	Elastis Ganda (E-Clip)
5	TBY – SWL	PDG – LA	Tunggal	Elastis Ganda (E-Clip)
6	TBY – SWL	LA – KTN	Tunggal	Elastis Ganda (E-Clip)
7	TBY – SWL	LA – NRS	Tunggal	Elastis Ganda (E-Clip)
8	TBY – SWL	KTN – PP	Tunggal	Elastis Tunggal
9	TBY – SWL	PP – BTL	Tunggal	Elastis Tunggal
10	TBY – SWL	BTL – KCG	Tunggal	Elastis Ganda (E-Clip)
11	TBY – SWL	KCG – SWL	Tunggal	Elastis Ganda (E-Clip)
12	PP – LMB	PP – LMB	Tunggal	Elastis Tunggal

Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2024

2.2.1.4. Stasiun

KA Lembah Anai beroperasi dengan lintas Kayutanam – Duku – BIM yang mana melewati 6 stasiun, diantaranya 1 stasiun kelas besar, 4 stasiun

kelas sedang, dan 1 stasiun kelas kecil. Berikut tabel stasiun yang berada di Lintas Kayutanam – Duku – BIM:

Tabel II.6. Stasiun Lintas Kayutanam – Duku – BIM

No	Nama Stasiun	Letak KM	Kelas Stasiun
1	Kayutanam	60+038	2
2	Sicincin	53+136	2
3	Lubuk Alung	39+900	2
4	Pasar Usang	31+821	3
5	Duku	26+032	2
6	Bandara Internasional Minangkabau (BIM)	4+000	1

Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2024

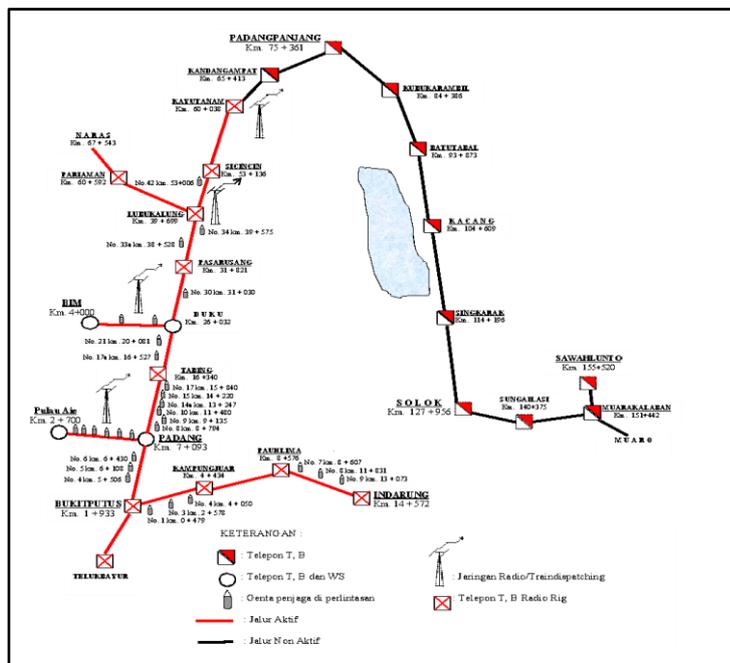
2.2.1.5. Fasilitas Operasi

Peralatan persinyalan merupakan seperangkat fasilitas yang berfungsi untuk memberikan isyarat berupa bentuk, warna atau cahaya yang ditempatkan pada suatu tempat tertentu, memberi isyarat dengan arti tertentu untuk mengatur dan mngontrol pengoperasian kereta api. Adapun beberapa persyaratan umum persinyalan, antara lain:

1. Syarat utama persinyalan yang harus dipenuhi adalah asas keselamatan (*fail safe*), yang artinya jika terjadi suatu kerusakan pada system persinyalan, kerusakan tersebut tidak boleh menimbulkan bahaya bagi perjalanan kereta api;
2. Sistem persinyalan harus memiliki tingkat kendalan yang tinggi dan memberikan aspek yang tidak meragukan. Dalam hal ini aspek sinyal harus tampak dengan jelas dan tegas dari jarak yang ditentukan, memberikan aspek yang baku, mudah dimengerti dan mudah diingat;

- Susunan penempatan sinyal di sepanjang jalan rel harus sedemikian rupa sehingga aspek menurut jalan rel memberikan aspek sesuai urutan yang baku, agar masinis dapat memahami kondisi operasional bagian petak yang akan dilalui.

Pada lintas yang saat ini aktif masih menggunakan system komunikasi Radio Rig pada lintas Indarung – Bukit Putus – Kayutanam dan Lubuk Alung – Naras, sedangkan ada lintas Duku – BIM telah menggunakan System komunikasi WS (*Way Station*).



Sumber: Unit Sintelis Divre II Sumatera Barat, 2024

Gambar II.2. Peta Kondisi Fasilitas Operasi Divre II Sumatera Barat

2.2.2. Perlintasan Kereta Api

Perlintasan merupakan perpotongan antara jalan rel dengan jalan raya. Perlintasan kereta api terbagi menjadi 2 (dua), yaitu perlintasan sebidang dan tidak sebidang.

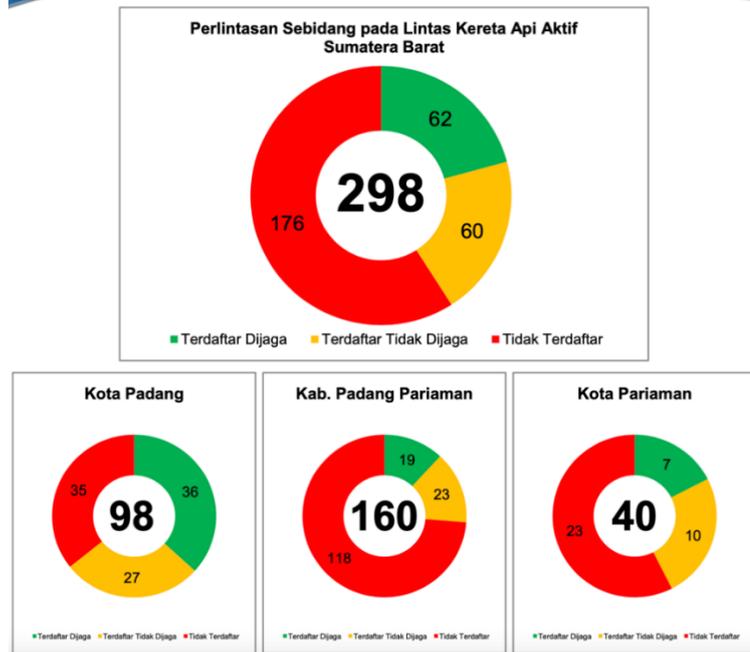
1. Perlintasan Sebidang

Perlintasan sebidang terbagi menjadi perlintasan resmi dijaga dan perlintasan resmi tidak dijaga. Perlintasan resmi dilengkapi dengan pintu perlintasan, pos penjaga, genteng, telepon, dan rambu – rambu. Sedangkan perlintasan resmi tidak dijaga hanya dilengkapi dengan rambu – rambu.

2. Perlintasan Tidak Sebidang

Perlintasan tidak sebidang terbagi menjadi 2 (dua), yaitu *flyover* dan *underpass*. *Flyover* merupakan jalan yang berada di atas jalan sedangkan *underpass* merupakan jalan yang berada di bawah jalan rel. Dengan adanya perlintasan tidak sebidang ini dapat meningkatkan factor keselamatan baik bagi pengoperasian kereta api maupun pengguna jalan.

Berdasarkan data Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang tahun 2023, jumlah perlintasan sebidang di lintas kereta api aktif Sumatera Barat sebanyak 298 perlintasan. Dari 298 perlintasan tersebut, terdapat 62 perlintasan resmi dijaga, 60 perlintasan resmi tidak dijaga, dan 176 perlintasan liar. Jumlah perlintasan yang ada pada Kabupaten Padang Pariaman, terdapat 160 perlintasan yang terbagi menjadi 19 perlintasan resmi dijaga, 23 perlintasan resmi tidak dijaga, dan 118 perlintasan liar.



Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2024

Gambar II.3. Perlintasan Sebidang Pada Lintas KA Aktif di Sumatera Barat

2.2.3. Kondisi Eksisting KA Lembah Anai

2.2.3.1. Sarana KA Lembah Anai

Kereta api Lembah Anai merupakan kereta api ekonomi perintis yang beroperasi pada lintas Kayutanam – Duku – BIM. Jenis sarana yang digunakan untuk pengoperasian KA Lembah Anai adalah railbus dengan susunan rangkaian railbus, yaitu TeC + T + MC. TeC merupakan kereta penumpang dengan kabin masinis yang dilengkapi dengan diesel engine dan generator listrik, untuk T merupakan kereta penumpang tanpa kabin masinis yang dilengkapi dengan kompresor, sedangkan MC adalah kereta penumpang dengan kabin masinis yang dilengkapi dengan motor traksi, VVVF Inverter dan Statik Inverter.



Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2022

Gambar II. 4. Kereta Api Perintis Lembah Anai

Kereta api Lembah Anai memiliki spesifikasi teknis sebagai berikut:

Tabel II.7. Spesifikasi Teknis KA Lembah Anai

No	Nama Komponen	Keterangan
1	Panjang total rangkaian	40,039 mm
2	Susunan rangkaian	TeC + T + MC
3	Panjang badan kereta Tec dan MC T	14,120 mm 10,000 mm
4	Lebar badan kereta	2890 mm
5	Tinggi atap kereta termasuk AC dari kepala rel	3,447 mm
6	Diameter roda Maks Min	860 mm 780 mm
7	Tinggi lantai kereta	1200 mm
8	Kinerja	Kec Maks 100 km/jam; 0‰ = 0,4 m/det ² dari start dengan kec maks 25 km/jam
9	Diesel engine	Commuins QSM 11 : 300kW
10	Air Compressor	700 liter/menit/unit x 2 buah: 380 VAC

11	Pengereman	<i>Dynamic brake, pneumatic brake, parking brake, dan emergency brake</i>
12	Bogie	Bolstrerless

Sumber: PT INKA, 2016

Tabel II.8. Data Panjang Lintasan Kereta, Kecepatan Rata-Rata, Frekuensi KA Lembah Anai

No	Uraian	Keterangan
1	Panjang Lintasan Kereta	37,981 KM
2	Kecepatan	Prasarana : 60 KM/Jam
		Sarana Maks Kecepatan : 100 Km/jam
		Kecepatan Operasional : 37 KM/JAM
3	Frekuensi	6 kali perjalanan
4	Sarana Cadangan	BB 303 84 07 – K3 0 09 44 – KMP3 0 09 05 Relasi Perjalanan (Kayutanam – BIM)

Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2024

Tabel II.9. Kapasitas Penumpang KA Lembah Anai

No	Uraian	TeC	T	MC	Jumlah
1	Tempat duduk	28	24	28	80
2	Berdiri Maks	28	24	28	80
3	Kapasitas penumpang normal (duduk dan berdiri)	56	48	56	160

Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2024

Tabel II.10. Riwayat Kerusakan KA Lembah Anai

No	Tanggal	Indikasi
1	15 – 16 Mei 2022	Pembatalan perjalanan KA Lembah Anai terkait gangguan hilang tenaga (TSO)
2	14 Juni 2022	Pembatalan perjalanan KA Lembah Anai terkait gangguan hilang tenaga (TSO)
3	23 – 24 Juni 2022	Gangguan hilang tenaga yang disebabkan oleh konektor remote panel interface ke control unit kendor sehingga pembacaan ampere

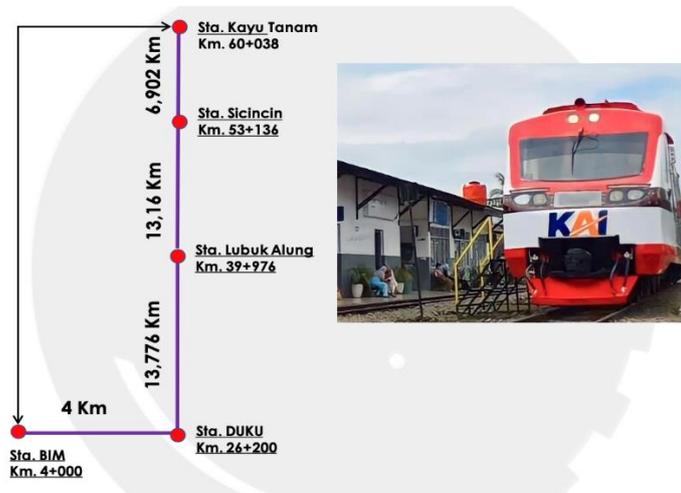
No	Tanggal	Indikasi
		arus error dan sarana tidak bisa traksi (hilang tenaga) (TSO)
4	13 Juli 2022	Gangguan hilang tenaga yang disebabkan oleh display arus generator pada kabin masinis mengalami gangguan. Tinggi <i>cowhanger</i> dari kepala rel kurang dari 100mm sehingga menyebabkan gesekan dengan aspal jalan raya di JPL 21; Sistem kelistrikan pada SIV mengalami gangguan sehingga lampu dan pendingin udara pada kereta penumpang padam; Terjadi gangguan motor traksi sehingga KA Lembah Anai mengalami hilang tenaga antara St.Sicincin-St. Lubuk Alung.
5	23 – 25 Juli 2022	Pembatalan perjalanan KA Lembah Anai terkait gangguan hilang tenaga (TSO)
6	26 – 28 Juli 2022	Pembatalan perjalanan KA Lembah Anai terkait gangguan hilang tenaga (TSO)
7	29 – 31 Juli 2022	Pembatalan perjalanan KA Lembah Anai terkait gangguan hilang tenaga (TSO)
8	1 – 2 Agustus 2022	Pembatalan perjalanan KA Lembah Anai terkait gangguan hilang tenaga (TSO)
9	3 – 9 Agustus 2022	Pembatalan perjalanan KA Lembah Anai terkait gangguan hilang tenaga (TSO)
10	10 – 16 Agustus 2022	Pembatalan perjalanan KA Lembah Anai terkait gangguan hilang tenaga (TSO)
11	24 Januari 2023	Pembatalan Perjalan Kereta Api Perintis Lembah Anai terkait adanya gangguan benturan antara rangka bawah dengan batang kayu sehingga mengakibatkan kabel ECM terpitus dan cover motor start pecah
12	13 September 2023	Pembatalan perjalanan KA Lembah Anai terkait gangguan hilang tenaga (TSO)

Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2024

2.2.3.2. Pola Operasi KA Lembah Anai

KA Lembah Anai merupakan kereta api di wilayah Sumatera Barat yang dioperasikan melalui skema keperintisan. Kereta api ini mulai dioperasikan pada tanggal 1 November 2016 lintas pelayanan Kayutanam – Lubuk Alung dengan frekuensi perjalanan 4 perjalanan/hari. Pada tanggal 2 November 2016 sampai dengan 31 Desember 2016 dalam rangka sosialisasi kepada penumpang, perjalanan kereta api lembah anai tidak dikenakan biaya dan penumpang yang naik tidak masuk kedalam database. Pada tanggal 1 Januari 2017, kereta api lembah anai resmi beroperasi dengan skema keperintisan.

Pada tanggal 22 Maret 2019, rute pelayanan diperpanjang hingga Bandara Internasional Minangkabau (BIM) dan masih dengan frekuensi 4 perjalanan/hari. Hingga pada 1 Oktober 2019, frekuensi perjalanan kereta api lembah Anai ditambah menjadi 6 perjalanan/hari sampai dengan saat ini. Di tahun 2020, kereta api lembah anai hanya beroperasi dari bulan januari s.d april dikarenakan pandemi Covid-19 yang menyebabkan jumlah penumpang mengalami penurunan secara signifikan.



Sumber: BTP Kelas II Sumatera Barat, 2024

Gambar II.5. Peta Lintas Kereta Api Lembeh Anai

Kereta api Lembeh Anai memiliki jadwal keberangkatan pertama pukul 06.30 yang berangkat dari stasiun Kayutanam dan jadwal keberangkatan akhir pukul 18.35 dari stasiun BIM. Dengan waktu tempuh sekali perjalanan selama 78 menit. Saat ini tarif kereta api Lembeh Anai dengan relasi Kayutanam – Duku sebesar Rp3.000,- sedangkan relasi Kayutanam – BIM sebesar Rp5.000,-.

Tabel II.11. Jadwal Eksisting KA Lembeh Anai Relasi Kayutanam – BIM

No KA	Lembah Anai									
	KTN	SCN		LA		PSU		DUK		BIM
	Ber	Dat	Ber	Dat	Ber	Ber	Dat	Dat	Ber	Dat
B9/B10	06.30	06.41	06.42	06.59	07.04	07.15	07.16	07.25	07.41	07.48
B13/B14	11.20	11.31	11.32	11.49	11.51	12.04	12.05	12.15	12.31	12.38
B17/B18	15.55	16.05	16.06	16.24	16.26	16.37	16.38	16.48	16.56	17.03

Sumber: Divisi Regional II Sumatera Barat, 2024

Tabel II.12. Jadwal Eksisting KA Lembah Anai
Relasi BIM – Kayutanam

No KA	Lembah Anai									
	BIM	DUK		PSU		LA		SCN		KTN
	Ber	Dat	Ber	Dat	Ber	Ber	Ber	Dat	Ber	Dat
B11/B12	09.25	09.32	09.45	09.55	09.56	10.07	10.09	10.28	10.29	10.40
B15/B16	14.00	14.07	14.20	14.30	14.31	14.44	14.48	15.07	15.08	15.20
B19/B20	18.35	18.42	19.03	19.13	19.14	19.27	19.29	19.48	19.49	20.00

Sumber: Divisi Regional II Sumatera Barat, 2024

2.2.3.3. Penumpang KA Lembah Anai

Berdasarkan data yang diperoleh dari Divisi Regional II Sumatera Barat, jumlah penumpang kereta api Lembah Anai terus meningkat dari tahun 2020. Hal ini dikarenakan karakteristik masyarakat yang memiliki tujuan perjalanan untuk bekerja dan sekolah di Kota Padang. Namun, dikarenakan KA Lembah Anai hanya melayani hingga stasiun akhir Stasiun BIM, masyarakat yang ingin menuju Kota Padang harus beralih kereta menggunakan Kereta Api Minangkabau Ekspres atau Kereta Api Sibinuang.



Sumber: Divisi Regional II Sumatera Barat, 2024

Gambar II.6. Grafik Jumlah Penumpang KA Lembah Anai Tahun 2019 – 2023



Sumber: Divisi Regional II Sumatera Barat, 2024

Gambar II.7. Grafik Jumlah Okupansi KA Lembah Anai Tahun 2019 – 2023

Berdasarkan data yang diperoleh dari Divisi Regional II Sumatera Barat, jumlah penumpang kereta api Lembah Anai terus meningkat dari tahun 2020. Hal ini dikarenakan karakteristik masyarakat yang memiliki tujuan perjalanan untuk bekerja dan sekolah di Kota Padang. Namun, dikarenakan KA Lembah Anai hanya melayani hingga stasiun akhir Stasiun BIM, masyarakat yang ingin menuju Kota Padang harus beralih kereta menggunakan Kereta Api Minangkabau Ekspres, Kereta Api Sibinuang ataupun moda darat lainnya.