

Noen nøkkelinformasjoner om Dovresambandet:

1. Høyhastighetsbane Oslo – Trondheim/Ålesund, via Hamar og Gjøvik (sammenknyttes ved Moelv) i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk, i et nett med mange stasjoner.
2. Traséen lagt via Gudbrandsdalen pga. større befolkningsgrunnlag enn Østerdalen og mulighetene for tilknytning til Møre og Romsdal. Gudbrandsdalen har også størst grunnlag for godstrafikk.
3. Flerbrukskonseptet gir en bane som er svært konkurransedyktig i flere markeder: Langdistanse- trafikk i fht. fly og bil (2 ½ time Oslo – Ålesund), regionaltrafikk og godstrafikk (5 – 6 timer M&R – Oslo, over natten til kontinentet). Flerbrukskonseptet gir store samfunns effekter, et bredt inntektsgrunnlag for investeringene og knytter landet, regioner og kommuner tettere sammen
4. Selv om Norge har færre innbyggere enn mange andre land, har vi likevel et høyt trafikkgrunnlag: Nordmenn reiser i gjennomsnitt 10 ganger mer med innenriks fly enn ellers i Europa. Flyreisende mellom Paris og Avignon, og mellom Madrid og Sevilla, året før de åpnet høyhastighetsbaner der, var hhv. 940 000 og 730 000. Mellom Ålesund/Molde og Oslo i 2013 var det hele 942 000 flyreisende, 1 874 000 mellom Oslo og Trondheim, til sammen 2 816 000. Vi reiser også mest med bil per innbygger i Europa. Og har samtidig et skrikende behov for bedre forhold for godstransport.
5. Høy fart gir også høy produktivitet i forhold til dagens jernbane: Tog og personale kan frakte passasjerene på ca. en tredjedel av tiden i fht. dagens tog, og kan slik utføre langt flere turer/betjene langt flere passasjerer per dag og gi betydelig mer kostnadseffektiv drift.
6. Utredningen til Norsk Bane/Deutsche Bahn International viser svært gode drifts- og samfunnsøkonomiske resultater for Dovresambandet:
 - a) Positiv samfunnsøkonomisk gevinst med 1,51 kr per investert krone
 - b) Vil bl.a. gi frakt- og billettinntekter som kan dekke drifts- og vedlikeholdsutgifter, samt nedbetaling av investeringene i løpet av 30 år,
 - c) Reduksjon av klimautslipp med 688 000 tonn CO2 per år.
 - d) 18 færre drepte, 42 færre hardt skadd og 409 færre lettere skadde 60 per år.
 - e) 230 færre trailere i hver retning gjennom Romsdalen.
7. Traséen er detaljert planlagt i målestokk 1:500 og 1:000, dobbeltsporet, dimensjonert for 270 – 300 km/t i persontrafikken. Persontogene kan passere saktere godstog via 4 spor i alle stasjoner og ekstra forbikjøringsavsnitt.
8. Noen eks. på reisetider: Ålesund – Oslo 2 ½ time, Ålesund – Trondheim 2:10, Vestnes – Oslo 2:10, Vestnes – Trondheim 1:50, Åndalsnes – Bjorli – Oslo ca. 2:45 timer (togbytte til/fra Raumabanen ved Bjorli), Ålesund – Bjorli 50 min. Frakttid gods Ålesund – Oslo ca 5 timer, over natten til kontinentet
9. På 2 ½ time rekker toget 7 – 8 stopp underveis (uten stans ville det brukt 1:55 t). Gjennom mange avganger i varierende stoppemønster, som bl.a. Flytoget og Lillestrøm eller lyntoget Tokyo – Osaka (med 17 stasjoner på 51 mil), inkluderes hele 16 stasjoner Oslo – Ålesund via Gjøvik, 19 via Hamar.
10. Det er planlagt 21 avganger per dag i hver retning mellom Ålesund og Oslo, to i timen i rushtid og én i timen ellers. Til sammenligning var det i 2013 til sammen 15 fly per dag og retning på rutene Ålesund – Oslo og Molde – Oslo. I tillegg til fremskrevet flytrafikk, kommer også betydelig overført biltrafikk. Det er anbefalt flere avganger med forholdsvis korte tog (fire vogner og ca. 200 sitteplasser) framfor lengre tog og færre avganger. Sammen med trafikken Oslo – Trondheim (med 32 fly per dag og retning), gir dette også 4 tog i timen gjennom Gudbrandsdalen.
11. Fra forgreining ved Dombås er stasjonene: Bjorli, Valldal, Vestnes, Skodje, Moa, Ålesund. Åndalsnes og Raumabanen tilknyttes via felles stasjon med Raumabanen på Bjorli. Molderegionen tilknyttes via Møreaksen og stasjonen på Vestnes, med omtrent samme samlet reisetid til Oslo/Trondheim som fra Ålesund. Sunndal, Surnadal og Rindal vil få tilgang via stasjoner mellom Dombås og Trondheim.