

Ruteudvikling i luftfarten – Analyse af sociale faktorerens betydning i en datadrevet branche

*Marius Lang Hindkjær, mariuslh@create.aau.dk
Center for mobilitet og urbane studier (C-MUS)
Aalborg Universitet*

*Claus Lassen
Center for mobilitet og urbane studier (C-MUS)
Aalborg Universitet*

Abstrakt

Ruteudvikling fremstilles og italesættes oftest som en teknisk og økonomisk praksis, hvor fokus primært ligger på forecasting og finansielle beregninger. Denne artikel undersøger, hvilken rolle sociale aspekter spiller i udviklingen af flyruter. Der sættes særligt fokus på betydningen af netværk, relationer, tillid og møder gennem ruteudviklingsprocessen. Artiklens problemfelt er således at analysere, hvilken betydning sociale faktorer har i ruteudvikling og i forhold til deres samspil med de tekniske og økonomiske aspekter. Metodisk er artiklen opbygget som et casestudie, der undersøger ruteudviklingsprocessen for flyruten mellem Aalborg og New York. Den empiriske analyse baserer sig på interviews med centrale aktører, med det formål at belyse samspillet mellem sociale, tekniske og økonomiske dimensioner i processen. Denne empiri danner grundlag for en konceptualisering af en revideret forståelsesmodel for ruteudvikling. Artiklen konkluderer, at sociale faktorer spiller en væsentlig rolle i udviklingen af flyruter. Særligt fremhæves business-casens udvikling, som en iterativ proces mellem flyselskab og lufthavn. I denne tilgang aktiverer lufthavnen sit netværk og sine relationer for at synliggøre efterspørgslen efter nye ruter og dermed tiltrække flyselskaber.

Indledning

Udviklingen af flyruter har gennemgået en markant omvæltning over tid¹. Nutidens liberaliseret luftfarts-marked betyder modsat tidligere tiders monopolbaseret system, at flyselskaberne idag har stort fokus på at optimere deres rutenetværk ud fra kommercielle og profitorienteret hensyn (Thelle & Sonne, 2018). Det vil sige, at villigheden for at flyselskaber lukker en rute et sted og åbner et andet sted er blevet større. Dynamikkerne og relationerne mellem flyselskaberne og lufthavnene er i høj grad drevet af en intens konkurrence, hvor lufthavnene aktivt kæmper om flyselskabernes kapacitet (Halpern & Graham, 2015).

¹ Denne artikel er baseret på arbejdet med udarbejdelsen af kandidatspecialet *Ruteudviklingens kompleksitet - Mellem forecasting og networking: Et casestudie af flyruten mellem Aalborg og New York* (Hindkjær, 2025).

Udviklingen i luftfarten med liberaliseringen og fremkomsten af Low-Cost-Carriers (LCC), såkaldte lavomkostningsflyselskaber har de seneste årtier tilsammen ført til, at lufthavnene nu i høj grad må engagere sig aktivt i en skarp konkurrence om at tiltrække flyselskabernes kapacitet og dermed øge antallet af passagerer. Lufthavnene har øget opmærksomheden på det kommercielle fokus vedrørende den non-aeronautiske indtjening, som en effekt af det stigende passagertal i kølvandet på LCC'ernes indtog (Graham, 2013). Desuden afspejler flyselskabernes mere "footloose" tilgang luftfartens transformation til en markedsorienteret sektor, hvor profitmaksimering er det centrale mål (Thelle et al., 2012).

Fremkomsten af en markedsdrevet ruteudvikling medvirker til at den eksisterende litteratur i overvejende grad fokuserer på teknisk-økonomiske aspekter af ruteudvikling, såsom forecasting, efterspørgselsanalyser, scheduling og rutenetværksdesign (Halpern & Graham, 2015, 2016; Martin, 2009; STRAIR, 2005; Swan, 2002; Weber & Williams, 2001). Målet her har været at sikre hurtigere og bedre ruter fra A til B, som skal sikre økonomisk vækst (Goetz et al., 2015, p. 366). Italesættelsen af ruteudvikling bygger, derfor på en ensidig og konventionel fremstilling, hvor Yarde and Zhang beskriver denne tendens. Best practice inden for ruteudvikling bygger ofte på en kombination af teori og praksiserfaring, men forbliver samtidig anekdotisk og kun begrænset udbredt i branchen (Zhang & Yarde, 2025). Dermed kan det forklare, at tidligere studier af ruteudvikling belyser, at der er et hul mellem forskning og praksis i branchen (Halpern & Graham, 2015; Lassen & Hindkjær, 2025; Spasojevic & Lohmann, 2022; Stephenson et al., 2018; Wong et al., 2023).

Ruteudviklingsprocessen er således en velkendt praksis særligt med fokus på de tekniske og økonomiske aspekter. Denne artikel argumenterer med udgangspunkt i den eksisterende litteratur, at der mangler fokus og forståelse for betydningen af sociale faktorer i ruteudviklingen. Artiklen tager derfor særligt med afsæt i en analyse af flyruten mellem Aalborg og New York udgangspunkt i at belyse, hvilken betydning har de sociale faktorer i ruteudvikling set i forhold til de mere tekniske og økonomiske aspekter?

Konkret er artiklen i det efterfølgende struktureret på følgende måde. Først gives en introduktion af de anvendte strategier og dataindsamlingsmetoder til undersøgelsen. Dernæst defineres, hvad state-of-the-art er inden for ruteudviklingsprocessen, der udgør fundamentet for at forstå, hvordan ruteudvikling fremstilles og italesættes i sin nuværende form. Dertil skabes en teoretisk ramme for, hvori hvilke mobilitetssociologiske "briller" der anvendes for at afdække de sociale aspekter i ruteudviklingsbranchen. Tillige fremlægges de analytiske resultater for, hvordan den sociale dimension indgår i forløbet under udviklingen af ruten mellem Aalborg og New York. Disse fund muliggør at udarbejde en revideret model af ruteudviklingsprocessen, hvori de sociologiske indsigter er indarbejdet til gavn for beslutningstagere i branchen.

Metode og sample

Fremgangsmåden for sådan en undersøgelse af den sociale dimension i ruteudvikling er forankret i et case-studie, hvor flyruten mellem Aalborg og New York er omdrejningspunktet. Denne case er særlig, grundet det er den første oversøiske rute udenfor København. Samtidig er det usædvanligt på europæisk plan, at flyselskaber opererer langdistanceruter fra regionale lufthavne såsom Aalborg. Dermed kan casen betragtes, som en ekstrem case, hvilket er gavnligt for empirien, eftersom disse cases bidrager med mere information end en såkaldt gennemsnitlig case (Flyvbjerg, 1991, p. 149). Som en del af et aeromobilitetsorienteret studie undersøger denne artikel de underliggende dynamikker og mekanismer i ruteudviklingsprocessen med henblik på at opnå en dybere forståelse af samspillet og synergien mellem relationer, netværk, tillid, fysiske og virtuelle møder, m.m.

Til udarbejdelsen af artiklen er afholdelsen af interview med aktører inden for udviklingen af den pågældende rute og et systematisk litteraturstudie været benyttet, som de primære dataindsamlingsmetoder. Først og fremmest udmønterede et litteraturstudie på baggrund af søgninger i databaserne Aalborg Universitetsbibliotek og Scopus i et overblik og indblik i ruteudviklingsprocessen blandt flyselskaber, lufthavne og turistorganisationer på forskelligvis. Hensigten har været at skabe en indsigt i, hvordan ruteudviklingen fremstilles og italesættes i den eksisterende litteratur.

Som en central del af empiriindsamlingen gennem casestudiet er der afviklet semistruktureret interviews med seks aktører, der har haft indsigt og kendskab til ruteudviklingsprocessen mellem Aalborg og New York. Interviewene er foretaget i perioden foråret 2025. Af figur 1 fremgår et overblik over formalia af de afholdte interviews med respondenterne. Under afholdelsen af de gennemførte interviews har en interviewguide været benyttet for at sikre en rød tråd gennem kortlægningen af ruteudviklingsprocessen, som samtidig tillader at interviewpersonen kan bevæge sig på et sidespor. Alle interviews er afviklet på dansk med undtagelse af interviewet med SAS, som foregik på engelsk.

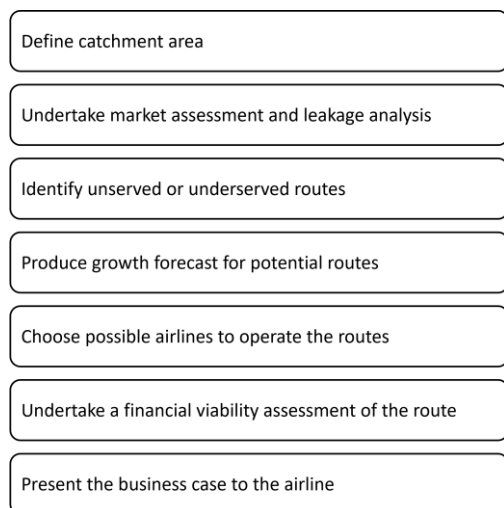
Figur 1: Oversigt over informationer af de afholdte interviews gennemført i foråret 2025 (Hindkjær, 2025, p. 22).

Organisation	Respondent	Dato	Interviewlængde	Lokation
Aalborg Lufthavn	Ruteudviklings-direktør	24/04-25	1T 45 Min	Aalborg
		07/05-25	36 Min	
Scandinavian Airlines	Senior Network Manager	02/05-25	1T 14 Min	Videomøde
VisitDenmark	Markedschef for UK & US	23/04-25	45 Min	Videomøde
		15/05-25	16 Min	
Destination Nord	Head of Marketing & Development	11/04-25	45 Min	Aalborg
Invest in Aalborg	Head of Foreign Direct Investments	10/04-25	1T 15 Min	Aalborg
Atlantic Link	Direktør	13/05-25	15 Min	Videomøde

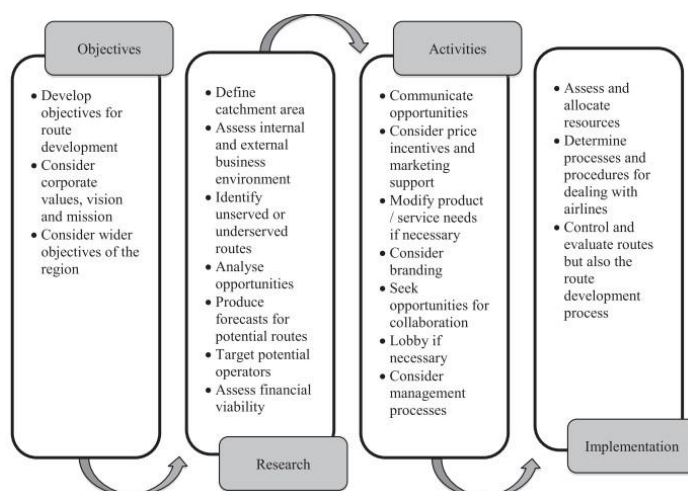
State-of-the-art: Et teknisk-økonomisk fokus

I litteraturen er ruteudvikling forankret og tager afsæt i et teknisk-økonomisk rationale, hvor termer såsom scheduling, forecasting og markedsanalyser er typiske gengangere. Det er dog væsentligt at understrege, at dette ikke nødvendigvis afspejler den egentlige virkelighed, men snarere er et resultat af, hvordan ruteudvikling fremstilles og italesættes i den eksisterende litteratur. Det fremgår, at drivkraften for ruteudvikling består af en ambition om at identificere ruter ud fra en økonomisk rentabilitet (Halpern & Graham, 2013). Både Best Practice-guides og forskningsartikler præsenterer modeller for, hvordan ruteudviklingsprocessen generelt set forløber sig (Halpern & Graham, 2016, 2022; Martin, 2009; STRAIR, 2005). Figur 2 og 3 illustrerer to udvalgte eksempler blandt flere modeller, hvor det fremgår tydeligt, at de præsenterer en struktureret og analytisk tilgang til arbejdet med at tiltrække og fastholde ruter. Tillige bliver praksissen visualiseret som en logisk og sekventiel proces, men den i realiteten er en kompleks praksis med flere arbejdsstrømme samtidig (Halpern & Graham, 2016, p. 69).

Dermed bliver ruteudviklingsprocessens delelementer rationaliseret og betyder, at den lineære fremstilling kan forenkle kompleksiteten i ruteudviklingsprocessen og ikke fuldt ud afspejle de mange samtidige arbejdsstrømme og beslutningstagninger, der foregår undervejs. En sådan erkendelse understøtter behovet for at udvide forståelsen af ruteudvikling. Det skal dertil ses i lyset af, at i takt med lufthavnenes mere aktive rolle i ruteudvikling, opererer flyselskaberne ikke længere i et vakuum, men må forholde sig til samarbejdet og relationerne til lufthavnene og turistorganisationerne. Det rejser en overvejelse om, hvorvidt den sociale dimension herunder betydningen af eksempelvis networking, relationer og tillid mellem aktørerne har været overset.



Figur 2: Visualisering af ruteudviklingsprocessen fra (Halpern & Graham, 2013).



Figur 3: Illustration af ruteudviklingsforløbet fra (Halpern & Graham, 2016, p. 70).

Ruteudviklingens sociologiske dimension

I forhold til forskningslitteraturens primære forståelse af ruteudvikling som en primært teknisk-økonomisk praksis, rejser den foregående gennemgang spørgsmålet om, hvordan sociale dimensioner kommer til udtryk i praksis. Enkelte nyere bidrag til litteraturen fokuserer i højere grad på at belyse og dokumentere aktørdynamikker og relationelle faktorer i ruteudviklingsprocessen. Eksempelvis undersøger Spasojevic et al. (2019) og Spasojevic & Lohmann (2022), hvordan ledelsesmæssige og styringsmæssige egenskaber træder frem i forskellige faser af ruteudviklingen. De fremhæver, at tillid, lederskab og effektiv kommunikation har en væsentlig indflydelse på beslutningsprocesserne. Ligeledes udforsker Stephenson et al. (2018), hvordan dynamikkerne og relationerne mellem flyselskaber, lufthavne og turistorganisationer påvirker udviklingen af nye ruter.

I forhold til den begrænsede forskningsmæssig empiri omkring de sociale aspekter i ruteudvikling, findes der allerede i dag en institutionaliseret social praksis i ruteudviklingsprocessen. I den forbindelse er det værd at nævne ruteudviklingskonferencerne, som "et organiseret mødested for netværksopbygning imellem flyselskaber og lufthavne" (Larsen et al., 2016, p. 7). Forummet skaber et mulighedsrum for flyselskaber, lufthavne, turistorganisationer og andre relevante aktører til at diskutere udvikling af ruter. Deltagelsen i konferencerne rummer foruden dialoger om ruteudviklingspotentialer, også muligheder for netværking, tillidsopbygning og pleje af eksisterende relationer. En sådan form for praksis aktiviteter synes at indikere, at der potentielt findes en række oversete elementer i den eksisterende ruteudviklingslitteratur i forhold til at opbygge en bredere forståelse af ruteudviklingens DNA og virkemåde.

Mobilitetssociologiske teorier

For i højere grad end det er tilfældet i den eksisterende forskningslitteratur at undersøge den sociale dimension i ruteudvikling, tager nærværende artikel afsæt i en række mobilitetssociologiske teorier, der skaber en forståelsesramme for de videre analyser af et sådant spørgsmål. Først, er det centralt at opnå en indsigt i, hvorfor mennesker bevæger sig og har behov for at mødes. Urry fremlægger seks typer af forpligtigelser, som er årsager til at mennesker er mobile og må flytte sig for at være til stede. Disse kan opsummeres, som legale, sociale, tidslige, stedlige, live og objektlige forpligtigelser (Urry, 2002, pp. 262–263). Dette giver tillige en udfoldelse af begrebet co-presence, altså samtidig tilstedeværelse, der skal forstås, som den fysiske tilstedeværelse på samme geografiske lokation (Boden & Molotch, 1994, p. 258).

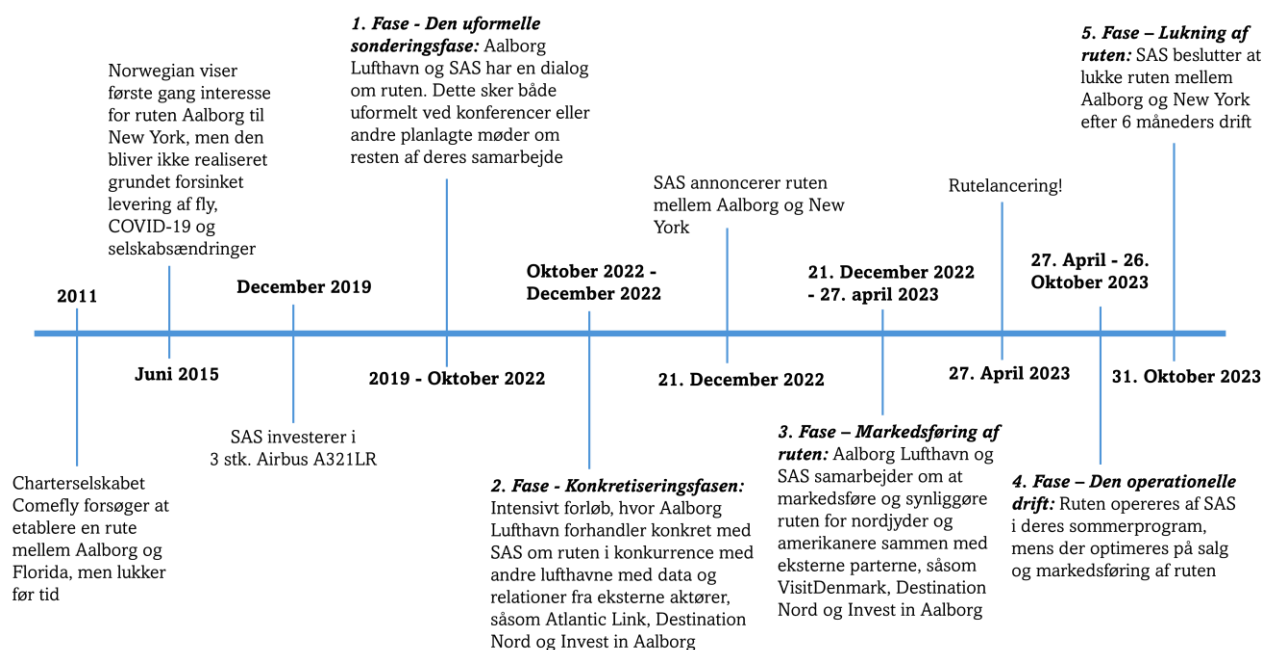
En stræben efter at være til stede samtidig tager afsæt i tre udgangspunkter, som Urry fremlægger som: Face-to-face, Face-the-place og Face-the-moment. Særligt face-to-face må fremhæves, som et centralt grundlag for den fysiske tilstedeværelse, altså nødvendigheden for at mødes med andre mennesker.

Den samtidige tilstedeværelse med face-to-face medvirker til at kunne opbygge tillid blandt partnerne gennem muligheden for at observere folks mimik, kropssprog og udveksling af informationer. Dermed er der tale om en social forpligtigelse for at være mobil og flytte sig for at se andre face-to-face (Urry, 2003, p. 163). Som (Goffman, 1963) påpeger, fungerer co-presence, som en katalysator for opbygningen af tillid og relationer i sociale interaktioner.

At være co-presence indgår i arbejdet for at opbygge og vedligeholde et netværk af relationer, som kan bestå af både svage bånd, som er personer der kan tilbyde ressourcer uden for ens normale omgangskreds, hvorimod stærke bånd, er personer i sin tætte omgangskreds, hvor der er tale om længerevarende relationer, f.eks. familie, venner, nære kollegaer (Granovetter, 1983). Et netværk af relationer medvirker til at opbygge en netværkskapital, hvor netværket muliggør adgang til viden, mobilitet og økonomiske ressourcer gennem sociale relationer (Urry, 2007). En aktivering af netværket skal ske gennem periodisk co-presence ved eksempelvis konferencer, hvor begrebet organiseret tilfældighed er centralt, eftersom det giver "muligheden for 'tilfældigt' at møde nye mennesker, se gamle bekendte eller få sat ansigt på et navn man har kommunikeret med via mail, eller kender gennem andre" (Lassen, 2005, p. 141). Dette iscenesætter begrebet meetingness, som italesætter betydningen af at mødes ofte med sit netværk og derigennem udveksle informationer, opbygge tillid, pleje sit netværk og udvide antallet af relationer (Urry, 2003, 2007).

Analytiske resultater

Det efterfølgende afsnit vil nu fremhæve de væsentligste resultater fra ruteudviklingsprocessen mellem Aalborg og New York, hvor forløbet kan opdeles i flere faser, som fremgår af figur 4. De 5 opstillet faser vil blive uddybet i nedenfor, ud fra hvilken relation den sociale dimension har ift. de tekniske og økonomiske aspekter i processen.



Figur 4: Tidslinje over ruteudviklingsprocessen af flyruten mellem Aalborg og New York fra de indledende faser til lukningen af ruten (Hindkjær, 2025).

Drømmen om en ny rute til Amerika

Luftfarten, herunder ruteudvikling har en vigtig betydning for at sikre tilgængeligheden fra Nordjylland til hele verden og dermed gøre det attraktivt at rejse til det nordlige Danmark. I den forbindelse pointerer Head of Marketing & Development ved Destination Nord, at "en af portene til Nordjylland" er lufthavnen i Aalborg (Destination Nord, 2025). Samtidig forklarer Invest in Aalborgs Head of Foreign Direct Investments, at lufthavnen er efter Aalborg Universitet et af de stærkeste kort byen har, "fordi det er adgangen til hele verden" (Invest in Aalborg, 2025). Tilgængeligheden gennem luftfarten, er på den måde med til at

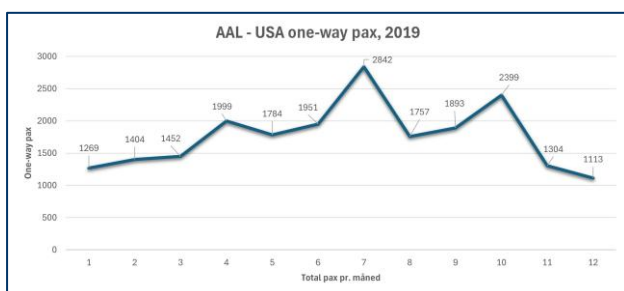
muliggøre udviklingen der sker i en region (SAS, 2025), fordi den bidrager med direkte adgang til regionen "uden alle mulige mellemveje og forhindringer" (Destination Nord, 2025). Derfor har Aalborg Lufthavn en afgørende rolle ift. at sikre ruter til Nordjylland og derved styrke regionens tilgængelighed, understøtte investeringer i erhvervslivet og dansk turisme (Aalborg Lufthavn, 2025a).

I henhold til Aalborg Lufthavns strategi beskriver ruteudviklingsdirektøren, at udviklingen skal ske organisk, "så det skal gerne være markeder, der jo helst kan forblive i mange år i lufthavnen" (Aalborg Lufthavn, 2025a). Lufthavnen sigter også mod at kunne tilbyde direkte ruter udenom de større hubs for at sikre en hurtigere og mere bekvemmelig rejse (Aalborg Lufthavn, 2025a). Dette åbner op for visionerne om en direkte langdistancerute, hvor Norwegian i 2015 lufter ideen om en rute til New York (Christensen, 2015). Planerne blev aldrig realiseret, men ambitionerne om en rute til Amerika blev fornyet ved SAS' investering i flytypen Airbus A321 Long Range. Ruteudviklingsdirektøren i Aalborg Lufthavn forklarer, at flytypen kunne indgå i en synergi med lufthavnens egne ambitioner. Dette skyldes, at flytypen "netop kan flyve meget langt, men ikke har forfærdeligt mange sæder ombord" (Aalborg Lufthavn, 2025a). Dermed giver flyets egenskaber mulighed for at betjene ruter med et mindre catchment area, hvilket kan være gavnligt for Aalborg Lufthavn. SAS har fået et ekstra kort på hånden med A321LR, som kan udfylde "hullet", hvor enten passagertallene ikke kan matche en kapacitet til en typisk long-haul rute eller de eksisterende narrow-body flytyper ikke har rækkevidde til at nå. Ambitionerne for SAS var, at flytypen skulle fremme muligheden for udvidelse af rutenetværket til mindre byer eller ved at forbinde kendte destinationer med mindre byer og derved servicere nichemarkeder (SAS, 2019, 2025).

Ruteudviklingsprocessen for ruten mellem Aalborg - New York

1. Fase - Den uformelle sonderingfase:

Den indledende fase til ruten mellem Aalborg og New York er flere år undervejs, som opstår i kølvandet på SAS' investering i flytypen A321LR. Først og fremmest består det indledende arbejde med, at Aalborg Lufthavn skal gøre potentialet for en rute til New York spiseligt overfor SAS. Ruteudviklingsdirektøren i Aalborg Lufthavn udtaler, at "hvis vi (red. Aalborg Lufthavn) starter hernede i de dybe analyser er de (red. flyselskabet) ikke interesserede" (Aalborg Lufthavn, 2025b). Dermed udarbejder lufthavnen indledende analyser med historiske passagertal for en rute til New York, som fremgår af figur 5 og 6. Disse analyser medbringer Aalborg Lufthavn til både ruteudviklingskonferencer og besøg på hovedkontorerne med SAS for at have en dialog om mulighederne, men ligeledes opbygge tillid og relationer mellem partnerne.



Figur 5: Oversigt over passagertallene fra Aalborg til USA i 2019 (Aalborg Lufthavn, 2022).



Figur 6: Grafisk illustration over passagerfordelingen ift. destinationerne i USA i 2019 (Aalborg Lufthavn, 2022).

2. Fase - Konkretiseringsfasen:

Et netværk af aktører

En afgørende forudsætning for at ruten til New York kunne virkeliggøres, har været hængt op på et netværk af aktører. Her har Aalborg Lufthavn fungeret som samlingspunktet eller nærmere en mediator mellem regionen og flyselskabet. Lufthavnen har en rolle i at tiltrække flyselskaber herunder ruter til området, som gavner hele regionen. I den forbindelse inddrager Aalborg Lufthavn de lokale aktører, såsom Destination Nord og Invest in Aalborg som sparringspartner til at kunne synliggøre en efterspørgsel for ruten til SAS.

I denne sammenhæng kan Castells' teori om netværkssamfundet og "spaces of flows" bidrage til at analysere Aalborg Lufthavns brug af aktører. Netværkssamfundet organiseres omkring strømme af information, kapital og mennesker, som koncentrerer sig i globale knudepunkter (Castells, 1996). Aalborg Lufthavn er perifert placeret i forhold til disse strømme, modsat fx Københavns Lufthavn, der fungerer som et centralt knudepunkt. Aalborg Lufthavns begrænsede *motilitet* (Kaufmann, 2002) skyldes både geografisk og institutionel afstand til netværket og påvirker lufthavnens ruteudviklingspotentiale, som ikke kun afhænger af fysisk infrastruktur, men også af netværkskapital. Derfor inddrages aktører som Atlantic Link, Destination Nord og VisitDenmark, som bidrager med social- og netværkskapital samt relationsbaseret data. Set uafhængigt af geografi fungerer lufthavnen som et knudepunkt og mediator i aktørnetværket, da al information samles her.

I forbindelse med udviklingen af ruten mellem Aalborg og New York har Destination Nord bidraget som sparringspartner for turismepotentialet bag ruten. Dertil understøttede Invest in Aalborg udviklingen ved aktivering af deres netværk af relationer, for at afdække potentialet for erhvervsrejsende på ruten. Men samtidig fortæller Head of Foreign Direct Investments fra Invest in Aalborg at typisk leverer de kun datarelateret information til Aalborg Lufthavn i en ruteudviklingscase (Invest in Aalborg, 2025). Derfor er det første gang de aktiverer deres netværk på den måde, hvilket ruteudviklingsdirektøren ligeledes pointerer fra lufthavnens side, at det er første gang de rækker ud i deres netværk på sådan en måde. Ruteudviklingsdirektøren fra Aalborg Lufthavn fremhæver endda ift. at få inddraget rejsebureauerne og turoperatørerne har deres netværk "haft en rigtig stor betydning, og det arbejde ville have været noget nær umuligt i den her case, uden Invest in Aalborg og Atlantic Link" (Aalborg Lufthavn, 2025a).

Dermed viser denne case, at det handler om at kunne aktivere sit netværk og engagere aktører, der er villige til at tage initiativ og bidrage til at skabe en efterspørgsel blandt potentielle rejsende. Her viser teorien om Granovetters *weak-ties* (Granovetter, 1983) sig relevant til at kunne forstå, at Aalborg Lufthavns netværk af relationer skaber "broer" til andre knudepunkter med strømme af viden og information, som ellers normalt er uden for rækkevidde. Dette illustrerer ydermere, at Urrys netværkskapital (Urry, 2007) spiller en rolle, grundet at Aalborg Lufthavn kan anvende sit netværk og relationer, som en strategisk ressource, der giver adgang til ellers utilgængelige informationer, viden og støtte. Ikke nok med at have et netværk, som kan kontaktes, så har forudgående relationer mellem aktører ligeledes i en rolle denne proces.

Tidligere bekendtskaber

Som en del af aktiveringen af Aalborg Lufthavns netværk rækker det ind i betydningen af relationer, som består af tidligere bekendtskaber. Eksempelvis har ruteudviklingsdirektøren fra Aalborg Lufthavn tidligere arbejdet i anden lufthavn og dermed trækker på og har gavn af bekendtskaberne, som blev stiftet på daværende tidspunkt (Aalborg Lufthavn, 2025a). Denne case viser, hvordan relationer gennem et netværk af tidligere samarbejdspartnere kan gøre processen mere overskuelig. Det skyldes, at aktørerne allerede har en fælles historik og indbyrdes tillid, hvilket reducerer behovet for at starte fra nul.

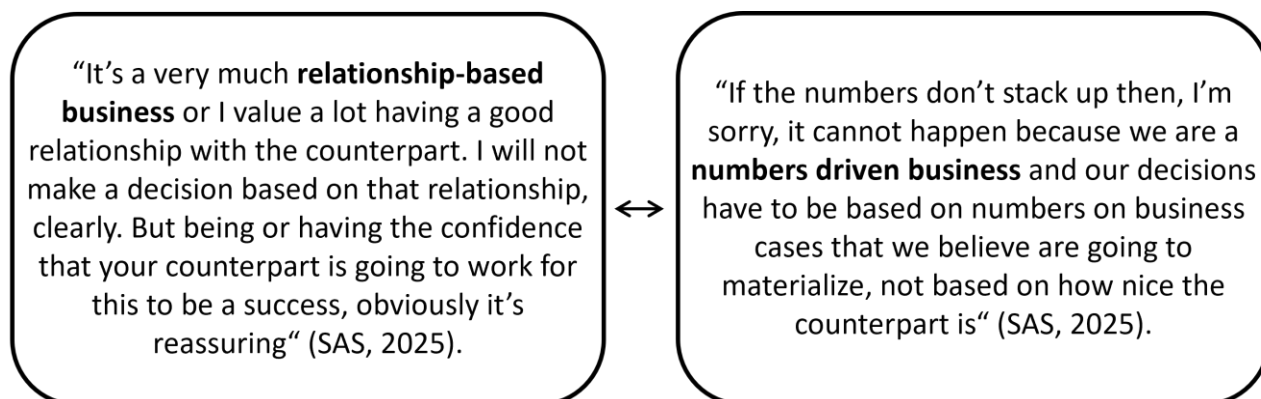
Et forudgående kendskab har herved en effekt af at gensidige relationer i højere grad er tilbøjelige til at dele informationer med hinanden. Det relationelle grundlag for at forhandle om en rute fra Aalborg til New York fremgår tydeligt ved at eksempelvis kender ruteudviklingsdirektøren i Aalborg Lufthavn SAS gennem sit tidligere arbejde i en anden lufthavn, som ruteudvikler og har et kendskab til SAS' forretningsmodel og måden de opererer på (Aalborg Lufthavn, 2025a). Tilmed har direktøren for Aalborg Lufthavn tidligere arbejdet i en årrække hos SAS og fungerer desuden, som en af de 25 ambassadører for Invest in Aalborg, som har medført flere samarbejder mellem dem (Aalborg Lufthavn, 2025a; Invest in Aalborg, 2025). Desuden har ruteudvikleren fra SAS et forudgående kendskab til ruteudviklingsdirektøren i Aalborg Lufthavn fra vedkommendes tidligere ansættelse i et andet flyselskab (SAS, 2025). Ikke mindst havde repræsentanten fra Destination Nord været tidligere beskæftiget i VisitDenmark sammen med repræsentanten fra VisitDenmark, hvorved de havde en forudgående relation (Destination Nord, 2025).

Denne opremsning af bekendtskaber fremstår som et komplekst netværk af forbindelser, der krydser på tværs af organisationer og tidligere samarbejder. Adgangen til tillid og samarbejdsvillighed er ikke givet på forhånd, men skal opnås gennem eksisterende forbindelser og et etableret netværk. Dertil muliggør forudgående relationer, at processen i højere grad kan foregå virtuelt. Dermed kan det relateres til Boden & Molotch (1994) og Urry (2007), at tillidsbaseret relationer er væsentlige for at kunne deltage og samarbejde i et virtuelt miljø. Dette understøtter, at ruteudvikling med nye aktører kan have vanskelige vilkår ved udelukkende at håndtere det virtuelt, eftersom der ikke eksisterer et forudgående kendskab, som ellers danner grundlag for aktiv tillid.

Den gode relation

I arbejdet med ruteudvikling har de relationelle forhold mellem de involverede aktører en væsentlig betydning. Særligt tillid og troværdighed spiller en væsentlig rolle i opbygningen af en businesscase for en rute. Aalborg Lufthavns ruteudviklingsdirektør pointerer, at flyselskaberne har et beskedent antal ressourcer til at analysere alle cases i dybden, hvor ruteudvikleren ser sig selv som, at "jeg fungerer som sådan en slags udvidet analyseenhed for dem, og det skal de jo kunne stole på er rigtigt. Det er meget, meget vigtigt for mit arbejde" (Aalborg Lufthavn, 2025a). Betydningen af tillidsopbygning og relationen mellem flyselskabet og lufthavnen kommer særligt til udtryk i udvekslingen af informationer om lufthavnens catchment area. Da flyselskabet investerer med et værdifuldt aktiv i form af flyet i lufthavnen og dens område, og dermed påtager sig en betydelig økonomisk risiko ved etablering af en ny rute, er troværdig information afgørende (SAS, 2025).

Endvidere tyder det på, at relationernes betydning i ruteudvikling til en vis grad tages for givet, fordi praksisen i overvejende grad er teknisk og økonomi fokuseret. Et eksempel på dette kan findes med SAS' ruteudvikler udtalelser, hvor respondenter kort tid mellem hinanden balancerer mellem, hvilken slags branche ruteudviklingen er, som fremgår af figur 7.



Figur 7: Indblik i hvordan ruteudviklingen er en branche baseret på flere typer af rationaler.

Dette illustrerer, at der tilsyneladende kan være tale om et paradoks, dog ikke i traditionel forstand, hvor to modstridende tilgange eller logikker fungerer side om side i praksis. I stedet er der tale om to samvirkende rationaler, et teknisk-økonomisk og et socialt, som understøtter hinanden i ruteudviklingsarbejdet. Den dominerende logik er den teknisk-økonomiske, som er den primære drivkraft, hvor ruteudvikling italesættes gennem økonomiske nøgletal og analyser. Samtidig rummer ruteudvikling en social dimension, baseret på relationer, tillid og netværk, som er nedtonet i den eksisterende litteratur og generelt i branchen. Paradokset ligger i, at disse to logikker ikke anses som ligeværdige, selvom aktørernes udtalelser fra interviewene peger på det modsatte. Det kan tænkes, at ruteudvikling er så tal- og profitfokuseret, at SAS og andre aktører ikke er observante om det sociale aspekt og måske tager det for givet, selvom det tillægges en større betydning. Derfor må det forventes, at denne ruteudvikling ville have været mere vanskelig for lufthavnen selv, fordi de stærke relationer og den gensidige tillid, som Invest in Aalborg eksempelvis har til sit netværk letter adgangen til de forventede estimater for billetsalget fra virksomhedernes erhvervsrejser. Dette rejser en række overvejelser om årsagerne til at en sådan praksis med netværksaktivering ikke synes at være mere rutineret i lufthavnens ruteudvikling.

Møder

SAS' ruteudvikler forklarer, at dialogen og møderne ikke tager udgangspunkt i en businesscase, men snarere en række antagelser som diskuteres for at udvikle deres egen businesscase (SAS, 2025). Mere interessant er det ift. at forstå den sociale dimension i ruteudviklingsprocessen, at lufthavnen ikke kun sender deres bud på en businesscase, men at den fortolkes. Ruteudvikleren fra SAS fortæller, at møderne med lufthavnen bruges til at få det fulde billede af rutens karakteristika (SAS, 2025). Samtidig fremhæver ruteudviklingsdirektøren fra Aalborg Lufthavn vigtigheden af at kunne diskutere de tilsendte data til et flyselskab, i dette tilfælde SAS (Aalborg Lufthavn, 2025a). Netop at skulle diskutere businesscasen fremhæver kernen omkring den sociale indlejring i ruteudviklingsprocessen. Eftersom hvis denne udelukkende var en fuld teknisk-økonomisk proces, baseret på forecasting, ville der ikke have været et behov for at have en dialog om businesscasen. I praksis bliver businesscasen gennem diskussioner og samtaler formidlet og fortolket og herved er denne ikke længere neutral.

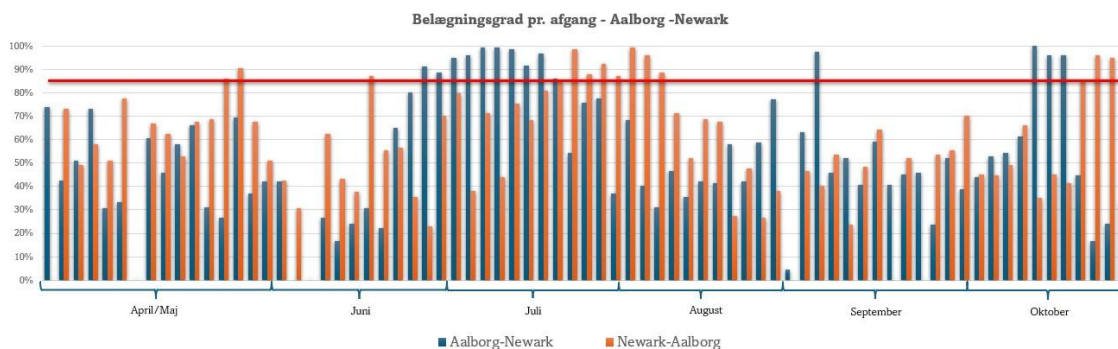
Hermed er det væsentlig, at en lufthavn afleverer realistiske oplysninger, ikke udelukkende for at styrke rutens efterspørgsel, men ydermere opbygge troværdig tillid gennem informationsudvekslingen (SAS, 2025). Denne tydeliggørelse af dialogens magt i ruteudvikling er med til at synliggøre, hvordan den ofte underbelyste sociale dimension har en reel betydning og indflydelse på beslutningsprocessen. Af figur 8 fremgår et overblik over de anvendte kommunikationsformer og deres anvendelse i processen. Heraf indikerer det at jo mere væsentlig den information som udveksles er, vil der "opgraderes" til den kommunikationsform, som er tættest på det fysiske møde (Boden & Molotch, 1994, p. 258).

Fysisk møde	Videomøde	Telefon	E-mail
• Præsentation af businesscase • Deltagelse i ruteudviklingskonferencer	• Erstatning for fysiske møder, grundet geografisk afstand mellem aktører • Præsentere materiale, som del af opfølgning på forrige møder	• Opfølgning af møder • Korte møder	• Opfølgning af møder

Figur 8: Opdeling af kommunikationsformerne, som benyttes under ruteudviklingen og deres anvendelsesbehov (Hindkjær, 2025).

Fase 3 til 5: Fra Markedsføring til lukning af ruten

Igennem de forudgående faser for ruteudviklingsprocessen er det set, hvordan den sociale dimension har indflydelse på beslutningsprocessen under ruteudviklingen. I de efterfølgende faser spiller tekniske og økonomiske aspekter af ruteudvikling en central rolle. Artiklen fokuserer i denne forbindelse på evalueringen af ruten, som sker med udgangspunkt i forskellige indikatorer. En væsentlig indikator for at måle rutens performance er belægningsgraden, hvor Aalborg-New York ruten endte med en belægningsgrad på omtrent 59%. Af figur 9 fremgår en visuel præsentation af rutens belægningsgrad i løbet af driftsperioden.



Figur 9: Grafisk visualisering af belægningsgraden gennem driftsperioden for ruten. Den enkelte streg illustrerer den enkelte afgang, hvor den horisontale røde streg indikerer en belægningsgrad på 85 % - Grafen er estimeret ud fra (Trafikstyrelsen, 2025).

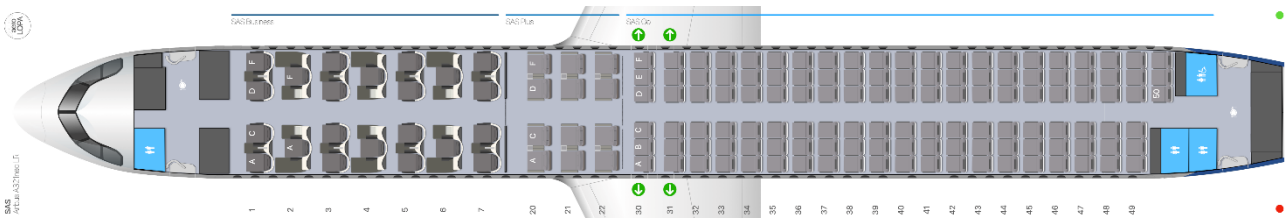
Ankomsttidspunktet i Newark (EWR) og flyets sædekonfiguration

Casestudiet viser, at en central del af udfordringen med den lave belægningsgrad var, at ruten ikke levede op til de forventede resultater, som særligt var relateret til ankomsttidspunktet i New York. Flere af aktørerne nævner, at slottiden kan have begrænset rejselysten blandt passagererne for at benytte ruten til New York (Aalborg Lufthavn, 2025a; Invest in Aalborg, 2025). Ved at tage et nærmere kig på tidstabellen for ruten på figur 10 fremgår det, at ankomsttidspunktet i New York er klokken 21:05. Aftentidspunktet skaber udfordringer, fordi denne ankomst til New York medvirker til, at passagererne kun har få videre forbindelser ud i det amerikanske kontinent med SAS’ daværende partner i United Airlines (Aalborg Lufthavn, 2025a). Samtidig var rejsedagene torsdag og lørdag ikke fordelagtige for de rejsende, særligt i en erhvervs-mæssig kontekst (Invest in Aalborg, 2025).

Aalborg → Newark (SK921)			Newark → Aalborg (SK922)		
Ugedag	Afgang	Ankomst	Ugedag	Afgang	Ankomst
Mandag	18:35 (CET)	21:05 (EST)	Onsdag	23:30 (EST)	13:05+1 (CET)
Torsdag	18:35 (CET)	21:05 (EST)	Fredag	23:30 (EST)	13:05+1 (CET)
Lørdag	18:35 (CET)	21:05 (EST)	Søndag	23:30 (EST)	13:05+1 (CET)

Figur 10: Slottiderne for ruten mellem Aalborg og New York.

De uhensigtsmæssige betingelser for at tiltrække erhvervsrejsende resultere i, at det bliver vanskeligere at fylde flyet. Dette skal tillige ses i lyset af, at SAS-flyet har en større andel af businessclass-sæder, som fremgår af figur 11 end andre flyselskaber med samme flytype. Aspektet omkring sædekonfigurationen taler også ind i en vaneændring blandt businessrejsende, hvor Aalborg Lufthavns ruteudviklingsdirektør pointerer, at flere businessrejsende rejser på economy efter COVID-19 pandemien (Aalborg Lufthavn, 2025a). Samtidig viser en undersøgelse fra forskningsprojektet AirCiF fra 2017-2021, at 77 % af erhvervsrejsende rejser på economy (Lassen, 2024).

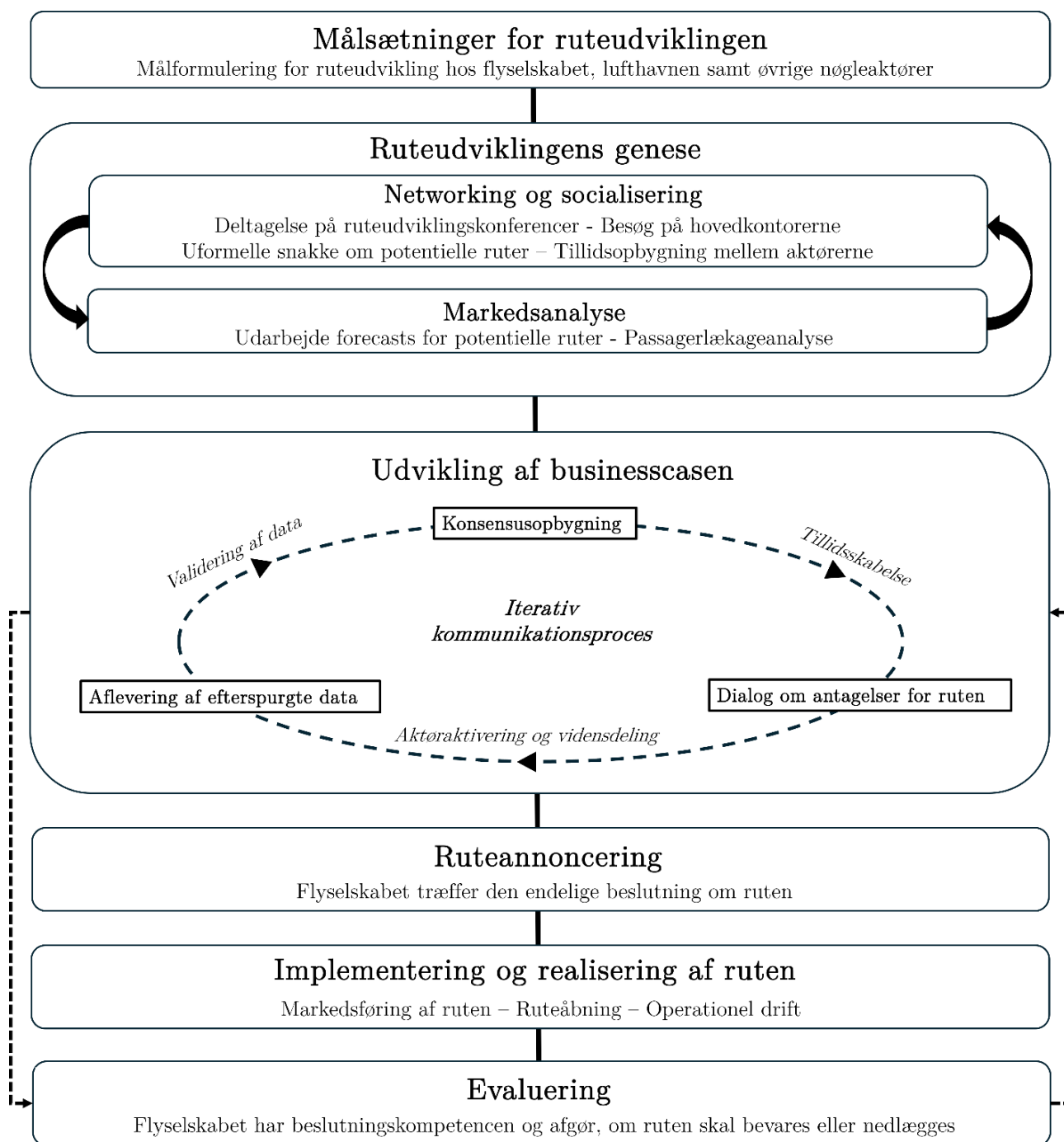


Figur 11: Oversigt over sædekonfigurationen i SAS Airbus A321LR (AeroLOPA, 2024).

En ny model for den fremtidige ruteudvikling

Den forudgående analyse af, hvordan de sociale faktorer i ruteudvikling kommer til udtryk, indikerer at disse har en essentiel rolle for praksisen. Dette leder frem til, hvordan casen med flyruten mellem Aalborg New York kan give en dybere forståelse af ruteudviklingsprocessen i praksis og i et forskningsmæssigt perspektiv. Der kan argumenteres for, at de eksisterende guides og teoretiske forståelsesmodeller af ruteudvikling rationaliserer elementer af processen og derved ikke anskuer helheden af ruteudvikling. Dette kan medføre en forenkling af virkeligheden, hvor den sociale dimension ikke er indfanget af modellerne ift., hvordan aktørerne integrerer og kommunikerer med hinanden.

Eftersom dokumenteringen fremhæver, at netværk, relationer, tillid osv. er centrale for den praktiske udvikling af ruter, må de eksisterende modeller anses for begrænset i deres anvendelsesgrad. Dermed argumenterer denne artikel for at revidere forståelsesmodellerne af ruteudvikling, således en indsigt i den sociale dimension inkluderes i kendskabet til ruteudvikling. På figur 12 fremgår en visualiseret model over ruteudviklingsprocessen, hvor indsigten i de sociale faktorer inddrages.



Figur 12: Visualiseret model over ruteudviklingsprocessen (Hindkjær, 2025).

Med afsæt i den eksisterende litteratur og casen med flyruten mellem Aalborg og New York indledes ruteudviklingen uagtet aktøren med definering af målformuleringer for praksissen. Det omhandler at udarbejde en række visioner og strategier for, hvordan flyselskabet, lufthavnen samt øvrige aktører vil tilgå deres ruteudviklingsarbejde. Dette kan eksempelvis være at oprette flere direkte ruter udenom hub-lufthavnene eller lokalområdet indarbejder ruteudviklingen, som en del af regionens vækstpotentiale, hvor flere aktører er inddraget i forløbet.

Den efterfølgende fase kan betegnes, som ruteudviklingens genese, nærmere bestemt "urstedet" for ruterne etablering. Her skabes et mulighedsrum for at ruter kan opstå og materialiseres, som foregår gennem to delelementer. Først og fremmest udgør networking og socialisering en central rolle for ruterne tilblivelse, hvor flyselskaberne og lufthavnene mødes på ruteudviklingskonferencer for at diskutere og forhandle potentialer for mulige ruter. Dette sker på baggrund af en række udarbejdede markedsanalyser, som

lufthavnen står bag, eftersom de aktivt forsøger at tiltrække flyselskabernes kapacitet til dem. Disse bygger på forecasts, altså en fremskrivning for rutens potentiale ud fra bl.a. passageranalyser. Foruden konferencerne mødes disse aktører på hinandens hovedkontorer for at have en dialog om nye ruter, som kan ske i forbindelse med samtaler om det eksisterende samarbejde, som fremgik af Aalborg-New York ruten. Dermed er det centralt for denne fase at forstå der forekommer en del uformelle samtaler om potentialer, hvor konferencerne er med til at opbygge tillid til eksisterende og fremtidige samarbejdspartnere. Tillige er det væsentligt at være opmærksom på, at denne fase tager udgangspunkt i et udefinerbart antal af ruter, hvor potentialet diskuteres og med tiden afgrænses til konkrete ruter.

Med tiden som ruterne modnes, sker der en løbende udvikling af businesscasen om at opnå en fælles konsensus og kontekstforståelse af rutens forretningsgrundlag. Dette sker med udgangspunkt i en dialog om en række antagelser for ruten, hvor lufthavnen aktiverer sit netværk af aktører og relationer for at kunne besvare flyselskabets spørgsmål til businesscasen. Gennem vidensdeling i netværket, afleveres de efterspurgte data, hvor disse valideres af flyselskabet for at vurdere troværdigheden af lufthavnens data. Denne informationsudveksling er med til at skabe en konsensusopbygning af rutens forretningsmodel, hvilket er med til at skabe tillid mellem partnere. Dette giver derved anledning til yderligere dialog om antagelser til businesscasen for ruten, og fortsætter indtil flyselskabet har opnået den tilstrækkelige mængde af informationer for at kunne træffe en beslutning om ruten skal etableres. Efterfølgende realiseres og implementeres ruten, hvor der sker en løbende evaluering af ruten og dens businesscase. Her har flyselskabet beslutningskompetencen og afgør om ruten skal besvares eller nedlægges.

Konklusion

Denne artikel har med udgangspunkt i spørgsmålet om, hvilken betydning de sociale faktorer spiller i ruteudvikling i forhold til de tekniske og økonomiske aspekter analyseret den ruteudviklingsproces, som knytter sig til udviklingen, opstarten og nedlukningen af den oversøiske rute mellem Aalborg og New York. Konkret viser artiklen, at ruteudvikling må og skal betragtes, som mere end en teknisk og økonomisk funderet praksis. Det belyses, at ruteudvikling består desuden af sociale og relationelle lag, som skaber et tredimensionelt billede af ruteudviklingen. Processen bygger i høj grad på relationsbaseret data i en datadrevet branche, hvor tillid, netværk og lokal kontekst spiller en central rolle i beslutningsprocessen.

På det mere teoretiske plan, viser disse fund at ruteudvikling skal italesættes, som en iterativ og fortolkende proces, hvor flyselskabet og lufthavnen forhandler en række antagelser for ruten. Dialogen bidrager til en konsensusopbygning for rutens potentiale og skaber en proces i synergi mellem data, relationer, networking og tillidsopbygning. Ruteudvikling er ikke et lukket, tripartielt aktørforhold mellem flyselskabet, lufthavnen og turistorganisationerne. Derimod er det et komplekst netværk af aktører, som bidrager til at synliggøre en efterspørgsel for rutens potentiale. Her fungerer lufthavnen, som en mediator mellem flyselskabet og de lokale aktører, der oversætter og sammenkobler lokalområdets informationer og stedbundne ressourcer med flyselskabets forretningsbehov.

I forlængelse af ovenstående fund udarbejder artiklen således afslutningsvis en ny ruteudviklingsmodel der i højere grad inkorporerer ruteudviklingens sociale dimensioner, som supplement og udvidelse af eksisterende ruteudviklingsmodeller. Tillige er det vigtigt at understrege at de tekniske og økonomiske ikke skal tages ud af ligningen, og er en del af ruteudviklingens DNA. Derfor kan ruteudviklingen opstilles efter følgende ligning:

$$\text{Ruteudvikling} = \text{Teknik} + \text{Økonomi} + \text{Social}$$

Med artiklens konklusioner om, at den sociale dimension spiller en rolle under ruteudviklingsprocessen, er det værd i et fremtidigt perspektiv at undersøge nærmere, hvilken betydning den sociale dimension har, afhængigt af, hvilken type flyselskab, der er tale om - enten Low-Cost-Carriers eller Full-Service-Network-Carriers. Et større fokus på og bedre forståelse af luftfartens sociale dimension er med til at gavne de strategiske beslutningsprocesser, som nøgleaktører i luftfartsbranchen står over for, især i arbejdet med

ruteudvikling. Denne undersøgelse kan ligeledes give anledning til at perspektivere, hvordan den sociale dimension indgår i den resterende transportsektor.

Bibliografi

- Aalborg Lufthavn. (2022). *Aalborg Lufthavns businesscase til ruten mellem Aalborg-New York*.
- Aalborg Lufthavn. (2025a). *Interview med Aalborg Lufthavn*. Afholdt den 24/04-2025.
- Aalborg Lufthavn. (2025b). *Interview med Aalborg Lufthavn*. Afholdt den 07/05-2025.
- AeroLOPA. (2024). *Sædekonfiguration over SAS Airbus A321LR*. <https://www.aerolopa.com/sk-32q>
- Boden, D., & Molotch, H. L. (1994). The compulsion of proximity. In Roger. Friedland & Deirdre. Boden (Eds.), *NowHere: space, time and modernity* (1st ed., pp. 257–286). University of California Press.
- Castells, Manuel. (1996). *The rise of the network society*. Blackwell Publishers.
- Christensen, O. K. (2015). *Kjos vil lave flyrute fra Aalborg til NewYork*. <https://check-in.dk/kjos-vil-lave-fly-rute-fra-aalborg-til-new-york/>.
- Destination Nord. (2025). *Interview med Destination Nord*. Afholdt den 11/04-2025.
- Flyvbjerg, B. (1991). *Rationalitet og magt*.
- Goetz, A. R., Givoni, M., Hickman, R., & Bonilla, D. (2015). The expansion of large international hub airports. In *Handbook on Transport and Development* (pp. 363–379). Edward Elgar Publishing.
- Goffman, Erving. (1963). *Behavior in public places: notes on the social organization of gatherings*. The Free Press.
- Graham, A. (2013). Understanding the low cost carrier and airport relationship: A critical analysis of the salient issues. In *Tourism Management* (Vol. 36, pp. 66–76). Elsevier Ltd.
- Granovetter, M. (1983). The Strength of Weak Ties: A Network Theory Revisited. *Sociological Theory*, 1, 201–233.
- Halpern, N., & Graham, A. (2013). *Airport Marketing*. Routledge.
- Halpern, N., & Graham, A. (2015). Airport route development: A survey of current practice. *Tourism Management*, 46, 213–221.
- Halpern, N., & Graham, A. (2016). Factors affecting airport route development activity and performance. *Journal of Air Transport Management*, 56, 69–78.
- Halpern, N., & Graham, A. (2022). *Airport Marketing*. Routledge.
- Hindkjær, M. L. (2025). *Ruteudviklingens kompleksitet - Mellem forecasting og networking: Et casestudie af flyruten mellem Aalborg og New York*. Aalborg Universitet.
- Invest in Aalborg. (2025). *Interview med Invest in Aalborg*. Afholdt den 10/04-2025.
- Kaufmann, Vincent. (2002). *Re-Thinking Mobility: contemporary Sociology*. Avebury Technical.
- Larsen, G. R., Jensen, O. B., Lassen, C., Laursen, L. L. H., & Borg, S. R. (2016). *Nordjylland som international flydestination: En mobilitets- og stedsanalyse af de internationale rejsende gennem Aalborg Lufthavn*. Institut for Arkitektur, Design og Medieteknologisk skriftserie Bind 95.

- Lassen, C. (2005). *Den mobiliserede vidensmedarbejder: en analyse af internationale arbejdsrejsers sociolog*. Aalborg Universitet.
- Lassen, C. (2024). Den erhvervsrejsende. In L. Falk & M. Fast (Eds.), *Turisme: Perspektiver på centrale udfordringer og muligheder* (1st ed.). Hans Reitzels Forlag.
- Lassen, C., & Hindkjær, M. L. (2025). *Flyelskabers ruteudvikling - En undersøgelse af nuværende praksis*. Note: Under udarbejdelse.
- Martin, S. C. . (2009). *Passenger air service development techniques*. Transportation Research Board.
- SAS. (2019). SAS udvider flåden med A321 Long Range. <https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2019/sas-udvider-fladen-med-a321-long-range/>.
- SAS. (2025). *Interview med Scandinavian Airlines*. Afholdt den 02/05-2025.
- Spasojevic, B., & Lohmann, G. (2022). Air route development - Lessons from Australia. *Journal of Air Transport Management*, 104.
- Spasojevic, B., Lohmann, G., & Scott, N. (2019). Leadership and governance in air route development. *Annals of Tourism Research*, 78.
- Stephenson, C., Lohmann, G., & Spasojevic, B. (2018). Stakeholder engagement in the development of international air services: A case study on Adelaide Airport. *Journal of Air Transport Management*, 71, 45–54.
- STAIR. (2005). *Air Service Development for Regional Development Agencies - Strategy, Best Practice and Results*.
- Swan, W. M. (2002). Airline route developments: a review of history. In *Journal of Air Transport Management* (Vol. 8).
- Thelle, M. H., Pedersen, T. T., & Harhoff, F. (2012). *Airport Competition in Europe*.
- Thelle, M. H., & Sonne, M. la C. (2018). Airport competition in Europe. *Journal of Air Transport Management*, 67, 232–240.
- Trafikstyrelsen. (2025). *Passagertal fra Trafikstyrelsen*. <https://Passagertal.Dk/Embed#vfs://Global/Passagertal.Dk/Fly/Store/Passagerer%20-%20underside/Passagerer.Xview>.
- Urry, J. (2002). Mobility and Proximity. *Sociology*, 36(2), 255–274.
- Urry, J. (2003). Social networks, travel and talk. *The British Journal of Sociology*, 54(2), 155–175.
- Urry, John. (2007). *Mobilities*. Polity.
- Weber, M., & Williams, G. (2001). Drivers of long-haul air transport route development. *Journal of Transport Geography*, 9(4), 243–254.
- Wong, C. W., Cheung, T. K. Y., & Zhang, A. (2023). A connectivity-based methodology for new air route identification. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 173.
- Zhang, C., & Yarde, K. (2025). *Strategies for Sustainable Air Services Development*. Routledge.

Erklæring om brug af generativ AI og AI-assisterede teknologier i skriveprocessen

Under udarbejdelsen af dette arbejde har forfatterne brugt ChatGPT for at forbedre artiklens læsbarhed og sprog. Efter brugen af værktøjet har forfatterne gennemgået og redigeret indholdet efter behov og påtager sig det fulde ansvar for indholdet af den offentliggjorte artikel.