



Yrkeshögskolan

OMRÅDESANALYS 2025

Luftfart



Myndigheten för yrkeshögskolan

Innehållsförteckning

Inledning	3
Innehåll	4
Yrkeshögskolans utbildningsinriktningar	4
Avstämningar	4
Yrkeshögskolans statistik	5
Bedömning av platsernas utveckling	5
Luftfart	6
Utfall ansökan YH-program 2024	7
Resultat från genomförda utbildningar inom YH-program	8
Efterfrågan på kompetens på 3–5 års sikt	10
Regionalt utbud och regional efterfrågan	15
Bedömning av utvecklingen för nya platser inom YH-program med start från 2026	17
Definitioner	19

Inledning

Det här är ett analysunderlag som visar hur myndigheten ser på utbildningarnas resultat, efterfrågan på kompetens och utvecklingen av utbildningsplatser inom en viss utbildningsinriktning, eller en gruppering av utbildningsinriktningar som har en koppling till varandra.

I underlaget presenteras statistik avseende pågående och beviljade utbildningsplatser, resultat för en utbildningsinriktning, eller en gruppering av utbildningsinriktningar samt information om efterfrågan. Varje presentation avslutas med en bedömning av hur myndigheten ser på utvecklingen av utbildningsplatser inom en viss utbildningsinriktning och hur många platser som kan beviljas för start.

Bedömningen bygger på en avvägning av vad som är rimligt att bevilja utifrån en rad faktorer, där de tre främsta är

- det ekonomiska utrymme som myndigheten beräknar ha för att bevilja statsbidrag och särskilda medel för programmen
- dimensionering av redan beviljade platser och pågående utbildningar
- efterfrågan på kompetens.

Det bör understrykas, att det kan finnas skillnader gentemot bedömningen och den efterfrågan på kompetens som finns. Myndigheten har begränsade medel och en mängd prioriteringar måste göras mellan samtliga utbildningsinriktningar. Det kan innebära att efterfrågan inte kan matchas med motsvarande antal utbildningsplatser. Andra faktorer kan också påverka och som leder till att det inte är rimligt att genomföra en ökning av en utbildningsinriktning.

Enligt förordningen (2011:1162) med instruktion för Myndigheten för yrkeshögskolan ska myndigheten analysera arbetsmarknadens behov av utbildningar inom yrkeshögskolan.

Målsättningen med områdesanalysen är att bidra till ökad transparens och tydlighet. Underlaget kan både hänvisas till inför det att en ansökan öppnar och vid bedömning och kan förhoppningsvis bidra till att skapa en röd tråd från den enskilda ansökan till myndighetens

beslut. Det är värt att understryka att bedömningen av en utbildningsansökan väger in fler faktorer än just områdesanalyserna.

Innehåll

Strukturen är densamma för samtliga områdesanalyser. Varje områdesanalys innehåller följande information:

- Utfall av årets ansökan och det nya utbildningsutbudet
- Resultat från genomförda utbildningar
- Beskrivning av efterfrågan på 3–5 års sikt
- Regionalt utbud och regional efterfrågan
- Bedömning av nya platser

Yrkeshögskolans utbildningsinriktningar

Det finns drygt 200 utbildningsinriktningar inom yrkeshögskolan. Till varje utbildningsinriktning hör en SUN-kod som myndigheten har tagit fram genom att utgå från *Svensk utbildningsnomenklatur* (SUN). All statistik som presenteras är uppbyggd efter detta system.

Varje utbildningsinriktning leder till en yrkesroll eller flera närliggande yrkesroller. Det finns också utbildningsinriktningar som kategoriseras som "övriga" utbildningsinriktningar. Dessa övriga SUN-koder kan innehålla både specifika utbildningar för vilka det av någon anledning saknas en dedikerad inriktning, eller mer obestämbara utbildningar som inte passar in i några av de andra SUN-koderna.

Antalet utbildningsinriktningar kan förändras över tid. Myndigheten kan ta bort eller lägga till SUN-koder beroende på arbetsmarknadens utveckling.

Avstämningar

I framtagandet av denna områdesanalys har avstämningar skett med berörda branscher eller andra relevanta aktörer som kan bidra till att ge en samlad bild av efterfrågan på kompetens på nationell och regional nivå, när så har varit möjligt.

Yrkeshögskolans statistik

Det finns mycket statistik om yrkeshögskolan och för den som vill veta mer hänvisas till myh.se och scb.se.

Här presenteras endast en begränsad del och det statistiska underlaget som tas upp är

- statistik över pågående och beviljade utbildningsplatser per utbildningsinriktning
- examensgrad från avslutade utbildningar per utbildningsinriktning
- andel i arbete från avslutade utbildningar per utbildningsinriktning
- arbetets överensstämmelse med utbildningen per utbildningsinriktning
- outnyttjade platser per utbildningsinriktning.

Statistik över pågående och beviljade utbildningsplatser utgör en grund för dimensionering av nya utbildningsplatser. Det som är särskilt relevant att visa i detta sammanhang är statistik över platser per slutår, för att illustrera vilket utflöde av kompetens som utbildningarna kan bidra med per år om alla beviljade platser utnyttjas.

Statistiken visar också var i landet beviljade utbildningar är placerade. Utbildningar inom yrkeshögskolan ska ha en utifrån arbetslivet lämplig regional placering och den regionala efterfrågan är en viktig aspekt vid beviljandet av nya platser.

Examensgrad, andel i arbete, arbetets överensstämmelse med utbildningen samt outnyttjade platser är alla olika sätt att mäta utbildningarnas resultat per utbildningsinriktning.

Bedömning av platsernas utveckling

Det nya underlaget avslutas med en bedömning av hur antalet platser per utbildningsinriktning kommer att utvecklas och hur många platser som kan beviljas för start höst 2025 och vår 2026.

Bedömningen är inte ett facit över hur det kommer att bli. Antalet platser kan komma att bli lägre eller högre än bedömningen. Det beror på en mängd faktorer såsom bedömning av ansökningar, förändringar i vår omvärld och hur mycket statsbidrag eller särskilda medel som kan fördelas mellan alla utbildningsinriktningar.

Luftfart

Denna områdesanalys omfattar de utbildningsinriktningar inom yrkeshögskolan som bidrar till kompetensförsörjning till yrkesroller inom luftfart.

Trafikflygare	SUN-KOD 840da
Helikopterpilot	SUN-KOD 840dd
Flygtekniker	SUN-KOD 525da
Övriga utbildningar luftfart	SUN-KOD 840dy

Utfall ansökan YH-program 2024

Utbildningsinriktningar	Ansökningar	Beviljade ansökningar
Trafikflygare	4	0
Helikopterpilot	0	0
Flygtekniker	2	1
Övriga utbildningar luftfart	1	0

Källa: MYH.

**Pågående och beslutade platser per utbildningsinriktning och slutår.
Färgmarkeringen visar vilka år som kommande beslut kan påverka.**

Utbildningsinriktningar	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Trafikflygare	15	20	20	20	20	
Helikopterpilot		14	14			
Flygtekniker	122	126	126	101	77	
Övriga utbildningar luftfart	40	40	20			

Källa: MYH.

Platser som beviljas efter ansökan 2025 påverkar i huvudsak slutåret 2027 och framåt eftersom utbildningarna är mellan 200–600 yrkeshögskolepoäng långa. Nya platser kan fyllas på vid varje ansökningsomgång och på så vis byggs utflödet på framåt.

YH-flex

Vid tidpunkten för publicering av denna områdesanalys fanns, utöver ovan redovisade utbildningsplatser, 0 platser inom YH-flex 2025 för samtliga utbildningsinriktningar.

Resultat från genomförda utbildningar inom YH-program

Examensgraden de tre senaste slutåren.

Utbildningsinriktningar	2021	2022	2023
Trafikflygare	80 %	80 %	59 %
Helikopterpilot	50 %	36 %	
Flygtekniker	57 %	47 %	44 %
Övriga utbildningar luftfart	42 %	46 %	73 %
Totalt för yrkeshögskolan	70 %	68 %	68 %

Källa: SCB.

SCB har fått i uppdrag av myndigheten att ta fram uppgifter även för de utbildningsinriktningar som har haft för få svarande för att ett resultat ska kunna publiceras för aktuellt år. För att åstadkomma detta har de tre senaste årens resultat räknats samman. På så vis kan myndigheten visa resultat för utbildningsinriktningarna flygtekniker samt trafikflygare. Se tabellen nedan.

Andel i arbete och arbetets överensstämmelse med utbildningen året efter examen (avser examinerade 2021–2023 sammanräknat).

		Överensstämmelse arbete – utbildning		
Utbildningsinriktningar	Andel i arbete, procent	Helt/till största delen, procent	Till viss del, procent	Inte alls, procent
Flygtekniker	97 ± 4	86 ± 7	14 ± 7	..
Trafikflygare	89 ± 7	80 ± 9	..	16 ± 8
Helikopterpilot	..	..	..	..
Övriga utbildningar luftfart	..	..	..	..
Totalt för yrkeshögskolan	88 ± 0	65 ± 0	25 ± 0	11 ± 0

Felmarginal angiven med 95 procents konfidensintervall. Källa: MYH.

Andel outnyttjade platser per startår.

Utbildningsinriktningar	2022	2023	2024
Trafikflygare	7 %	7 %	0 %
Helikopterpilot	0 %		0 %
Flygtekniker	8 %	16 %	0 %
Övriga utbildningar luftfart	8 %	0 %	0 %
Totalt för yrkeshögskolan	12 %	11 %	9 %

Källa: MYH.

Reflektion över resultat från genomförda utbildningar

Examensgraden för flygtekniker och trafikflygare låg på en lägre nivå än yrkeshögskolans genomsnittliga examensgrad. För utbildningsinriktningen trafikflygare så kan examensgraden variera stort från år till år i och med det låga antalet utbildningsplatser. En starkt bidragande orsak till den låga examensgraden för flygtekniker är att examen från en yrkeshögskoleutbildning inte är nödvändig för att vara anställningsbar inom yrkesrollen. I kombination med en hög efterfrågan av kompetensen så är det därför många som påbörjar sin yrkeskarriär innan utbildningen fullföljs. För att vara yrkesverksam flygtekniker krävs genomförande av olika examensmoduler och praktik enligt EASA:s regelverk. Transportstyrelsen gör bedömningen att liknande orsaker till den låga examensgraden även förekommer för utbildningsinriktningen trafikflygare.

Examensgraden för övriga utbildningar inom luftfart ökade under 2023 och blev högre än genomsnittet för yrkeshögskolan. Men även för denna utbildningsinriktning kan det vara stor variation mellan slutåren i och med det låga antalet utbildningsplatser. Därför är det viktigt att titta på denna utbildningsinriktning utifrån ett längre tidsperspektiv.

Uppgifter saknas för samtliga utbildningsinriktningar inom luftfartsområdet vad gäller andelen i arbete och arbetets överensstämmelse. Detta är på grund av ett för lågt svarsunderlag för att kunna fastställa en statistiskt säkerställd skattning av sysselsättningen efter examen. Statistiska Centralbyrån (SCB) har dock fått i uppdrag av Myndigheten för yrkeshögskolan att försöka ta fram uppgifter även för de utbildningsinriktningar som har för få svarande. För att åstadkomma detta har de tre senaste undersökningarnas resultat slagits samman. På så vis kan ett statistiskt säkerställt resultat redovisas för några fler utbildningsinriktningar. Med denna metod kan myndigheten konstatera att andelen i arbete för både flygtekniker och trafikflygare låg på en god nivå. Även överensstämmelsen var högre än genomsnittet för båda utbildningsinriktningarna. Resultaten är dock påverkade av Covid-19 pandemin i och med att slutåret 2021 är med i resultaten. I och med att flygbranschen drabbades hårt av pandemin kan vi anta att resultaten troligen skulle varit ännu bättre om detta år exkluderas från statistiken.

Andel outnyttjade platser brukar historiskt vara lågt för dessa utbildningsinriktningar. Under 2024 var andelen outnyttjade platser exceptionellt lågt med redovisade 0 procent för samtliga utbildningsinriktningar.

Slutsats

Den låga examensgraden är fortsatt en utmaning för branschen. En bidragande orsak till den låga examensgraden är på grund av att rekrytering sker redan innan individen tagit examen. Utbildningsanordnare och medverkande arbetsliv behöver arbeta för att motverka detta, särskilt för utbildningsinriktningen flygtekniker. Individer som går en luftfartsutbildning verkar i hög grad hamna i jobb med en god överensstämmelse.

Efterfrågan på kompetens på 3–5 års sikt

Flyget som bransch drabbades hårt av pandemin då resandet sjönk drastiskt och flera piloter lämnade branschen. En uppskattning är att ungefär hälften av de civila yrkespiloterna blev arbetslösa under pandemin. Efter pandemin började efterfrågan snabbt öka igen inom samtliga sektorer av flyget. Branschen har därefter lyckats återhämta sig väl i takt med att pandemin har avtagit. Ökningstakten bland passagerare har varit särskilt hög för utrikesflygen enligt *Transportstyrelsens trafikprognos 2024*. Trots denna ökning har passagerarantalet inte återhämtat sig till de nivåer som rådde innan pandemin. Enligt Transportstyrelsen låg antalet passagerare 2023 på 77 procent av 2019 års volymer. Även antalet flygningar är lägre än innan pandemin men med en starkt tilltagande utveckling. Återhämtningen konstateras gå relativt fort trots ett försämrat ekonomiskt läge. Transportstyrelsens bedömning är att återhämtningstakten kan påverkas av branschens utmaningar med att hitta rätt kompetens. Det gäller framför allt flygtekniker och trafikflygare, men indikationer finns att det även på sikt kan bli problem att hitta tillräckligt med fjärrpiloter.

Trafikflygare

Under pandemin var det många individer som lämnade flygbranschen och som sedan aldrig kom tillbaka. Detta har inneburit att kompetensbehoven vuxit i en snabbare takt än vad den hade gjort i ett normalläge. Den internationella luftfartsorganisationen ICAO varnar för att det råder en global brist på flygpersonal och att denna kompetensbrist bör ses som en flygsäkerhetsrisk. I Sverige görs bedömningen att liknande kompetensbrist förekommer även på den inhemska arbetsmarknaden. I Sverige drivs även kompetensbehoven på av relativt höga pensionsavgångar inom de närmaste åren. Enligt en enkätundersökning gjord av Transportstyrelsen bedömdes rekryteringsbehovet variera mellan cirka 400–500 piloter för åren 2025–2026. Vidare görs bedömningen att det förväntade rekryteringsbehovet kommer kvarstå på liknande nivåer även efter dessa år på grund av branschens förväntade tillväxttakt i kombination med vad branschen anser vara för låg utbildningstakt. På grund av svårigheterna att rekrytera svenska piloter så hade många flygbolag i stället valt att försöka rekrytera piloter ifrån andra länder. Detta menar dock Transportstyrelsen kan innebära säkerhetsrisker i och med att Sverige har en begränsad förmåga att upprätthålla exempelvis flygtransporter på egen hand vid exempelvis en höjd beredskap eller krig.

En specifik utmaning för bedömningen av kompetensbehoven i Sverige vad gäller trafikflygare är att arbetsmarknaden är starkt kopplad till en global arbetsmarknad. En vanlig karriärsutveckling för trafikflygare är exempelvis att påbörja sin karriär utomlands i ett mindre bolag för att senare rekryteras till ett större bolag på exempelvis den skandinaviska arbetsmarknaden. Det innebär delvis att myndigheten bör utgå från att en del nyexaminerade i första hand kan tillgodose kompetens i andra delar av den globala arbetsmarknaden, men med förhoppningen att dessa på sikt ger en positiv inverkan på den inhemska arbetsmarknaden. Myndigheten behöver därför beakta den globala arbetsmarknadens kompetensbehov i en större utsträckning för just trafikflygare.

Transportstyrelsens statistik för 2024 visar att det finns 2 462 aktiva trafikflygcertifikat, varav cirka 924 för CPL och 1 538 för ATPL. Det betyder dock inte att alla dessa individer arbetar som piloter för närvarande. Att förnya sina behörigheter är förenat med en kostnad för piloten och kräver bland annat årlig kompetenskontroll. Antalet certifikat ger inte heller någon tydlig indikation på antalet anställningsbara individer. Transportföretagen betonar bland annat att även lämplighet är särskilt viktigt för denna yrkesroll och därför kan inte alla med flygcertifikat bli anställningsbara.

Trafikflygare och helikopterpiloter ingår i yrkesgruppen 3153 – piloter med flera. Enligt SCB fanns det 1 503 anställda piloter i Sverige 2022. Av dessa befann sig 399 i åldersgruppen 55–64 år och 443 i åldersgruppen 45–54 år. Utbudet av platser till trafikflygare under perioden 2025–2029 summeras till 95.

Det finns tre olika utbildningsformer för att bli trafikflygare inom den kommersiella flygtrafiken i Sverige som myndigheten kan besluta om.

- Yrkeshögskoleutbildningar med statsbidrag. För dessa utbildningar utgår statsbidrag upp till maximalt 40 Mkr per år. Studerande får studiemedel.
- Yrkeshögskoleutbildningar utan statsbidrag. För dessa utbildningar utgår inget statsbidrag, de finansieras i stället med avgifter som tas ut av de studerande. Studerande får studiemedel.
- Utbildningar med endast tillsyn. För dessa utbildningar utgår inget statsbidrag, de finansieras med studerandeavgifter. Studerande får inte studiemedel. Myndigheten för ingen statistik över vilket utflöde av kompetens som dessa utbildningar står för och saknar regelverk att avslå ansökningar utifrån efterfrågan på kompetens.

Utbildning till trafikflygare kan också ske via ett antal privatfinansierade flygskolor utan koppling till myndighetens utbildningsformer. Det är oklart i vilken omfattning dessa aktörer tillgodoser kompetens till flygbranschen. Statistik från Transportstyrelsen ger dock en indikation på att antalet studerande minskat kraftigt senaste åren. Enligt deras statistik minskade antalet utfärdade CPL/MPL-utbildade piloter med cirka 62 procent mellan 2014–2024. En nackdel med den privatfinansierade utbildningsformen är att finansiella strukturer begränsar vilka individer som kan påbörja en sådan utbildning. Det innebär begränsningar i flygbranschens möjligheter att rekrytera de som är mest lämpade utifrån personliga egenskaper.

Helikopterpilot

Helikopterpilot är, näst efter trafikflygare, den i särklass dyraste utbildningsinriktningen inom yrkeshögskolan. Även för denna yrkesroll finns privata utbildningar utanför yrkeshögskolan som de studerande betalar en avgift för att gå.

Eftersom helikopterpiloter ingår i yrkesgruppen 3153 – piloter med flera, ger statistiken ingen vägledning i hur många av dessa som utgörs av helikopterpiloter. En grov uppskattning är att det finns ett hundratal arbetstillfällen i Sverige som civil helikopterpilot fördelat på ett tjugotal aktörer. Enligt Transportstyrelsens statistik för 2024 finns det 303 gällande trafikflygarcertifikat för helikopter CPL och 119 gällande certifikat för ATPL. För att arbeta som helikopterpilot inom sjöräddningen eller ambulansflyget krävs mångårig erfarenhet. Arbetsmarknaden kan därför vara tuff för en nyexaminerad helikopterpilot.

För att kunna vara anställningsbar som helikopterpilot inom sjöräddningen eller ambulansflyget krävs genomgången utbildning på turbindriven helikoptertyp. Däremot finns det även kompetensbehov inom så kallad kolvmotordriven helikoptertyp, exempelvis inom fjällräddning eller inom den privatekonomiska sektorn av branschen. Turbindriven helikoptertyp är också mer avancerad att utbilda sig till, särskilt utan tidigare kunskaper inom området. En vanligt förekommande progression är att en individ först utbildar sig inom kolvmotordriven helikoptertyp för att sedan efter några års arbetslivserfarenhet vidareutbilda sig inom turbindriven helikoptertyp. Turbindriven helikoptertyp skulle därför möjligtvis kunna passa väl som en vidareutbildning inom yrkeshögskolan medan kolvmotordriven helikoptertyp möjligtvis passar bättre som ett yrkeshögskoleprogram.

Flygtekniker

Flygtekniker är en viktig yrkesroll för att säkerställa att tillräckligt med luftburen trafik kan tillgodoses. Förutom passagerartrafiken så riskerar bland annat frakt- och ambulanstransporter att drabbas hårt av kompetensbrist inom denna yrkesroll.

En nyutbildad flygtekniker från yrkeshögskolan anställs först som flygmekaniker då det krävs upp till två års praktik i en så kallad part-145 verkstad för att få certifikat som flygtekniker. Utbildning till flygmekaniker sker via gymnasiet. Yrkesrollen har, enligt Svensk Flygteknikförening, förändrats under de senaste tjugo åren. Ökande dokumentationsbehov och neddragning av supportfunktioner har medfört att teknikern behöver ha en helhetssyn och tänka mer övergripande, samtidigt som fler moment behöver tas om hand än vad som tidigare var fallet. Ny teknik i flygplan och helikoptrar gör att system för avionik och övriga system blir alltmer integrerade.

Flygtekniker tillhör yrkesgruppen 3155 – flygtekniker och flygmekaniker tillhör yrkesgruppen 7232 – flygmekaniker. Enligt SCB fanns det 430 anställda flygtekniker och 292 flygmekaniker i Sverige 2023. Två år tidigare var motsvarande antal 507 flygtekniker och 268 flygmekaniker. Enligt Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA) är antalet flygtekniker och flygmekaniker högre än de som SCB redovisar. Exakt orsak till skillnaderna är i nuläget oklart. Men att antalet flygmekaniker tycks ha minskat med cirka 15 procent på två år är mycket oroande och går i motsatt riktning mot hur omvärldssignaler indikerar att branschens behov kommer att utvecklas framöver.

Flygtekniker är enligt TYA, eftertraktade även inom andra teknikerrelaterade yrkesroller, exempelvis inom vindkraften. Detta är karriärvägar till vilka det inte krävs certifikat som flygtekniker. Enligt rapporten Trendindikatorn (2022) som TYA har tagit fram, bedömdes kompetensbehoven till över 300 flygtekniker för de då kommande tre åren. Trots att ingen ny undersökning finns ännu så görs bedömningen att de angivna kompetensbehoven högst troligen ökat ytterligare sedan dess. De ökande kompetensbehoven bedöms framför allt bero på tre faktorer:

- Pensionsavgångarna bedöms få en större påverkan inom de närmaste 3–5 åren för yrkesrollen. Detta eftersom en relativt stor andel av de yrkesverksamma är mellan 60–69 år.
- Under pandemin lämnade många yrkesrollen i och med det begränsade flygandet under dessa år. Efter pandemins avslut var det därefter många som inte kom tillbaka. Det finns däremot en form av postpandemieffekt som skapat större kompetensbehov på kort sikt än vad som hade varit fallet vid ett normalläge.
- Även utökade kompetensbehov inom försvaret påverkar efterfrågan av flygtekniker. Inträdet i NATO och det geopolitiska läget i omvärlden driver starkt på en upprustning av försvaret och kopplat till detta ett behov av fler flygtekniker.

Enligt Transportstyrelsen, som utfärdar tillstånd att bedriva utbildning inom flygteknik, är det viktigt att det finns utbildare och platser tilldelade för samtliga certifikat inom flygteknik. En trolig utveckling av yrkesrollen är att flygtekniker i framtiden även kommer att arbeta med underhåll av större drönare och elflyg när den verksamheten expanderar. Det kan också påverka behov av kompetens och kräva viss utveckling av utbildningarnas innehåll.

Övriga utbildningar inom luftfart – fjärrpilot och drönaroperatörer

Drönare kan komma att spela en stor roll för framtida transporter i och med den snabba tekniska utveckling som sker inom området. Användningen av drönare har redan tagit fart i verksamheter som behöver kartlägga och överblicka stora ytor för exempelvis inventering av skogsskador och kraftledning. De kan också användas för att överblicka svåra och riskabla situationer såsom skogsbränder och lavinräddning. I takt med att bemannade och obemannade luftfartyg alltmer börjar etablera sig i det undre luftrummet så innebär det en genomgripande förändring av transportsystemet. Drönartekniken skapar nya förutsättningar och resurser för en lång rad branscher som normalt inte bedriver luftfart. De praktiska utmaningarna är många men möjligheterna betydande. Runt om i världen pågår ett arbete med att utveckla regelverk och att få allmänhetens acceptans för konceptet. EU-kommissionen har sedan 2014 arbetat för att bygga upp en övergripande EU-politik för drönare. EU-kommissionen räknar med att en storskalig drönarmarknad kommer ha potential att generera 14,5 miljarder euro och bidra med 145 000 arbetstillfällen i Europa år 2030.

Enligt Transportstyrelsen kallas den som flyger drönare för fjärrpilot. Vid all flygning med drönare måste det också finnas en ansvarig operatör. Operatören ansvarar för att flygningen genomförs på ett säkert sätt och att fjärrpiloten som utför flygningen har rätt kompetens.

Det finns tre kategorier för flygning av drönare: öppen, specifik och certifierad. Det går att utbilda sig till kategorin "öppen" genom det utbildningsmaterial som finns på Transportstyrelsens hemsida. För nästa kategori, den specifika, är kraven på fjärrpiloten högre. Transportstyrelsen gör bedömningen att det kommer att behövas cirka 100–200 fjärrpiloter av kategorin "specifik" närmaste åren. Enligt Transportstyrelsen krävs att operatören använder piloter som har genomfört utbildning och examinerats hos en auktoriserad drönarskola (ADS) för att kunna genomföra flygningar inom kategorin specifik. I kategorin specifik kan utbildning inom standardscenarion genomföras, och då finns särkrav för detta som bland annat ger att utbildning kan genomföras hos en ADS eller hos en operatör. Vad gäller den tredje kategorin, den certifierade, arbetar den europeiska luftfartsmyndigheten (EASA) för närvarande med att ta fram regler för sådan utbildning. Transportstyrelsen har tagit fram en förteckning över vilka färdigheter som en fjärrpilot inom den specifika kategorin bör ha. Kategorin kan komma att ändras allt eftersom EASA publicerar nya regler.

Exakt vilken funktion yrkeshögskolan kan komma att fylla som utbildningsväg framöver inom kategorierna specifik och certifierad är ännu för tidigt att säga. Här kan alternativa utbildningsvägar också spela en viktig roll.

Vidareutbildning för yrkesverksamma inom trafikflygare

En trafikflygare kan vidareutbilda sig till flyglärare eller flyginstruktör. Att utbilda relevant arbetskraft inom luftfart innebär även behov av ökande lärarkapacitet. En kontinuerlig försörjning av flyginstruktörer är viktigt för att skapa mer möjligheter för flera pilotutbildningar. För att bli instruktör krävs utbildning vid en godkänd utbildningsorganisation (ATO). Det är en utbildning som tar några månader att genomföra. Enligt en nyligen gjord enkätundersökning av Transportstyrelsen konstateras att det råder brist på flyginstruktörer idag och att det är direkt kopplat till efterfrågan av trafikflygare.

I och med att det numera är möjligt att ansöka om kurser inom yrkeshögskolan med en utbildningslängd på upp till 100 poäng, motsvarande 20 veckor på heltid, ser myndigheten det som mer ändamålsenligt att ansöka om utbildning till flyginstruktör via YH-kurser. Kurserna är flexibla i upplägg och individuella starter kan ske när som helst och i vilken takt som passar den studerande. I dagsläget finns det ingen vidareutbildning till flyglärare eller flyginstruktör inom yrkeshögskolan.

Vidareutbildning för yrkesverksamma flygtekniker

Behovet av flygtekniker med både kategorierna B1 och B2 i sina certifikat ökar och dagens utbildningar till flygtekniker bör omfatta de båda. Det behövs fortfarande utbildning i B2, eller el- och avionikteknik, för de flygtekniker som inte har fått det i sin grundutbildning. Detta är en modul som passar väl in som en YH-kurs, eftersom det är en påbyggnadsutbildning för yrkesverksamma flygtekniker.

Det framgår även av Trendindikatorn att det råder brist på plåtslagare och komposittekniker. Även dessa kompetenser skulle kunna nås via YH-kurser om de motsvarar SeQF-nivå fem.

Tabellen nedan visar antalet beviljade platser för områdesanalysens utbildningsinriktningar 2024–2026. Färgmarkeringen visar vilka år som kommande beslut kan påverka. Notera att

utbudet kan komma att förändras i samband med att ansökningsomgången för kurser 2025 avslutas.

Antal utbildningsplatser inom YH-kurser 2024–2026

Platser inom kurser med startår per utbildningsinriktning	2024	2025	2026
Trafikflygare	0	0	0
Övriga utbildningar luftfart	25	25	
Totalsumma	25	25	0

Källa: MYH.

Regionalt utbud och regional efterfrågan

Nedanstående tabeller visar antal platser inom YH-program som avslutas per år i respektive region/län. Antal platser innebär tillgängliga utbildningsplatser och det är inte säkert att det motsvarar antal personer som examineras.

Utbildningar till trafikflygare. Antal platser per region/län och slutår. Färgmarkeringen visar vilka år kommande beslut kan påverka.

Platser med slutår per län	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Skåne	15	20	20	20	20	

*Uppgifterna bygger på att flera orter har uppgetts i ansökan. Det är inte säkert att utbildning kommer att genomföras på samtliga av dessa orter.

Källa: MYH.

Utbildningar till helikopterpilot. Antal platser per region/län och slutår. Färgmarkeringen visar vilka år kommande beslut kan påverka.

Platser med slutår per län	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Västra Götaland		14	14			

Källa: MYH.

Utbildningar till flygtekniker. Antal platser per region/län och slutår. Färgmarkeringen visar vilka år kommande beslut kan påverka.

Platser med slutår per län	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Blekinge	20	20	20	20	20	
Norrbottnen	25	25	25			
Skåne	22	22	22	22	22	
Södermanland	20	24	24	24		
Västmanland	15	15	15	15	15	15
Östergötland	20	20	20	20	20	20

Källa: MYH.

Utbildningar till övriga utbildningar inom luftfart – fjärrpilot och drönaroperatörer. Antal platser per region/län och slutår. Färgmarkeringen visar vilka år kommande beslut kan påverka.

Platser med slutår per län	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Skåne	20	20	20			
Västernorrland	20	20				

Källa: MYH.

Regionalt utvecklingsansvariga

Myndigheten för också en dialog om efterfrågan på kompetens med regionernas utvecklingsansvariga (RUA). Regionerna besvarar varje år en enkät som myndigheten skickar ut gällande efterfrågan på kompetens för de olika utbildningsinriktningarna inom yrkeshögskolan. Det utbud som regionerna har svarat på var det som gällde 2024 och nya platser kan ha tillkommit sedan dess. Att en region inte svarar på vilka behov som föreligger behöver inte betyda att det saknas efterfrågan på kompetens inom en utbildningsinriktning. Nedan presenteras en kort sammanfattning av de inkomna svaren.

Trafikflygare

Regionerna med nuvarande utbildningsplatser bedömer att nuvarande utbildningsplatser bör bibehållas.

Helikopterpilot

Västra Götaland gör bedömningen att nuvarande antal utbildningsplatser bör bibehållas.

Övriga utbildningar inom luftfart

Region Skåne gör bedömningen att nuvarande antal utbildningsplatser bör öka. Regionen anser att deras strategiska läge till övriga Europa ger goda förutsättningar till en mer ledande roll i framtidens flygrelaterade utbildningar.

Flygtekniker

Regionerna Blekinge, Norrbotten och Södermanland uttrycker att nuvarande utflöden av flygtekniker bibehålls. Bland annat motiveras en bibehållen nivå med att ökade satsningar på försvaret gör att det är av yttersta vikt att nuvarande antal utbildningsplatser bibehålls för att kunna matcha mot dessa satsningar.

Regionerna Skåne, Västmanland och Östergötland uttrycker att antalet flygtekniker bör öka. Ökningen motiveras bland annat med att satsningarna på försvaret kommer att öka trycket på denna kompetens inom några av dessa regioner. I Västmanland görs bedömningen också att många flygtekniker kommer att gå i pension framöver vilket ökar behoven av ny kompetens framöver.

Bedömning av utvecklingen för nya platser inom YH-program med start från 2026

Som beskrivs inledningsvis är bedömningen inte ett facit över hur det kommer att bli. Antalet platser kan komma att bli färre eller fler än bedömningen. Det beror på en mängd faktorer såsom bedömning av ansökningar, förändringar i vår omvärld och hur mycket statsbidrag eller särskilda medel som kan fördelas mellan samtliga utbildningsinriktningar.

Bedömningen kommer att ses över årligen i samband med att områdesanalyserna uppdateras.

Trafikflygare

Bedömningen är att nuvarande dimensionering inom yrkeshögskolan bör öka. Kompetensbehoven bedöms ha förändrats snabbt sedan den senaste omvärldsrapporten som en följd av branschens återhämtning efter pandemin. Myndigheten gör bedömningen att en större geografisk spridning kan vara fördelaktig för branschens utveckling. Myndigheten gör även bedömningen att det är viktigt med ett större utbud av utbildningsplatser inom yrkeshögskolan för att kunna bidra till en större bredd av möjliga individer som kan påbörja en karriär inom denna yrkesroll. Detta eftersom det inom flyget är särskilt viktigt med lämplighet, bland annat utifrån ett säkerhetsperspektiv.

Helikopterpilot

Bedömningen är att nuvarande nivåer av utbildningsplatser bör bibehållas. Det finns en möjlig risk att en behållen mängd utbildningsplatser kan innebära ökande kompetensbehov inom branschen på sikt. Myndigheten kommer att noga följa branschens utveckling.

Övriga utbildningar luftfart

Bedömningen är att nuvarande antal utbildningsplatser kan öka.

Flygtekniker

Bedömningen är att nuvarande antal utbildningsplatser kan öka. Pensionsavgångar, återhämtningen efter pandemin och NATO-medlemskapet är några faktorer som starkt driver på kompetensbehoven för denna yrkesroll. Särskilt angeläget bedöms det vara med ökade utbildningsplatser i regionerna Stockholm, Skåne, Västmanland och Östergötland.

Definitioner	
Andel i arbete	De examinerades sysselsättning följs upp årligen via en enkät. Det huvudsakliga syftet är att ta reda på hur stor andel av de examinerade som har ett arbete året efter examen och hur väl arbetet överensstämmer med utbildningen. Andel i arbete avser examinerade som har uppgett att de har arbete året efter sin examen. Studerande på utbildningar som inte ger examen eller som inte har tagit examen ingår inte i undersökningen.
Arbetets överensstämmelse med utbildningen	Arbetets överensstämmelse med utbildningen, för examinerade som uppgett att de har ett arbete året efter sin examen, mäter hur väl arbetet överensstämmer med utbildningen enligt tre indelningar: helt eller till största delen, till viss del eller inte alls. Studerande på utbildningar som inte ger examen eller som inte har tagit examen ingår inte i undersökningen.
Examensgrad	Statistiska centralbyrån (SCB) är ansvarig för officiell statistik om yrkeshögskolan. Den officiella statistiken innehåller bland annat statistik om examinerade och examensgrad. Examensgrad beräknas som andel examinerade av antagna som bedrivit studier på utbildningar som ger examen. Examinerade avser antagna som har uppfyllt alla villkor för examen. Examinerade hänförs till det slutår som en utbildningsomgång har. För examinerade finns en eftersläpning i statistiken på grund av sena kompletteringar. Uppgifter för det senaste referensåret redovisas därför i november.
Konfidensintervall	Eftersom svarsbortfall förekommer är statistiken behäftad med viss osäkerhet. De redovisade procenttalen är därför skattningar med ett 95-procentigt konfidensintervall, vilket innebär att det sanna värdet ligger inom ett visst intervall med 95 procents säkerhet. Intervallet skrivs ut bredvid punktskattningen (andelen) med symbolen $\pm$, till exempel 90 ± 2. Det betyder att det sanna värdet, med 95 procents säkerhet ligger mellan 88 och 92 procent (SCB).
Utnyttjade platser	Utnyttjade platser avser summan av inställda platser och outnyttjade platser tre veckor efter start på varje enskild utbildningsomgång.
SUN-inriktningar	Svensk Utbildningsnomenklatur (SUN) är en klassificering av utbildningar som SCB ansvarar för. Den är en standard för klassificering av enskilda utbildningar samtidigt som den utgör ett system för aggregering av utbildningar till större grupper. Varje utbildning grupperas efter SUN-inriktning. Den mest aggregerade nivån är en position (en siffra). Den mest detaljerade nivån är fyra positioner (tre siffror och en bokstav). Myndigheten för yrkeshögskolan behöver dock kunna gruppera utbildningarna efter en mer detaljerad indelning än den officiella. Därför har myndigheten gjort en egen utvidgning av SUN genom att skapa en femte position bestående av ytterligare en bokstav. Syftet med den lokala utvidgningen är att komma närmare yrken och yrkesroller.

Rätt kompetens i rätt tid.



Myndigheten för yrkeshögskolan

Myndigheten för yrkeshögskolan

Box 145

721 05 Västerås

www.myh.se