Yrkeshögskolan

OMRÅDESANALYS 2026

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 ansökningsomgång YH-program 2025 7
Resultat från genomförda utbildningar inom YH-program 8
Efterfrågan på kompetens på 3–5 års sikt 10
Regionalt utbud och regional efterfrågan 17
Bedömning av utvecklingen för nya platser inom YH-program med start från 2027 19

Definitioner **20**

FÄRDIGSTÄLLD: November 2026
DNR: MYH 2026/6152
ISBN: 978-91-90048-06-1

Inledning

Den här områdesanalysen är ett analysunderlag som visar hur Myndigheten för yrkeshögskolan ser på utbildningarnas resultat, efterfrågan på kompetens och utvecklingen av utbildningsplatser inom en viss utbildningsinriktning, eller inom närliggande inriktningar.

I områdesanalysen presenteras pågående och beviljade utbildningsplatser för yrkeshögskoleutbildning som omfattar minst 100 yrkeshögskolepoäng (YH-program) och för kort yrkeshögskoleutbildning (YH-kurser). För YH-program presenteras resultat per utbildningsinriktning samt arbetsmarknadens efterfrågan på kompetens. Varje presentation avslutas med en bedömning av hur myndigheten ser på utvecklingen av utbildningsplatser.

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 bedömningen inte alltid motsvarar den faktiska efterfrågan på kompetens. För information om hur en ansökan prövas hänvisas till myndighetens bedömningshandbok som går att begära ut via myndighetens registratur. 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 göra 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.

Målet med områdesanalysen är att bidra till ökad transparens och tydlighet. Analysen utgör ett stöd för myndighetens handläggare vid bedömning av ansökningar och kan även bidra till omvärldsanalys för andra intressenter.

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 (SUN5) leder till en yrkesroll eller flera närliggande yrkesroller. Det finns också utbildningsinriktningar som kategoriseras som ”övriga” utbildningsinriktningar. Dessa 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

Vid framtagandet av denna områdesanalys har avstämningar skett med berörda branscher eller andra relevanta aktörer som kan ge en samlad bild av efterfrågan på kompetens på nationell och regional nivå, när det 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. Särskilt relevant att visa 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 de beviljade utbildningarna finns. Utbildningar inom yrkeshögskolan ska ha en regional eller nationell placering som är lämplig utifrån arbetslivets behov. Den regionala efterfrågan är därför en viktig aspekt när nya platser beviljas.

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

Områdesanalysen avslutas med en bedömning av hur antalet platser per utbildningsinriktning kommer att utvecklas och hur många platser som kan beviljas för start hösten 2027 och våren 2028.

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 luftfarten.

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

Utfall ansökningsomgång YH-program 2025

Inkomna och beviljade ansökningar

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.

Utbildningsinriktningar	2026	2027	2028	2029	2030
Trafikflygare	20	32	88	52	32
Helikopterpilot	14	14	14	14	14
Flygtekniker	126	126	126	150	49
Övriga utbildningar luftfart	40	40	50	30	

Färgmarkeringen visar vilka år som kommande beslut kan påverka.

Källa: MYH.

Platser som beviljas efter ansökningsomgång 2026 påverkar i huvudsak slutåret 2029 och framåt beroende på utbildningarnas längd. Nya platser kan fyllas på vid varje ansökningsomgång och på så vis byggs utflödet på framåt. Antal platser innebär tillgängliga utbildningsplatser och det är inte säkert att det motsvarar antalet personer som examineras.

Resultat från genomförda utbildningar inom YH-program

Examensgraden de tre senaste slutåren.

Utbildningsinriktningar	2022	2023	2024
Trafikflygare	82 %	68 %	93 %
Helikopterpilot	50 %	..	50 %
Flygtekniker	47 %	44 %	50 %
Övriga utbildningar luftfart	46 %	73 %	..
Totalt för yrkeshögskolan	**68 %**	**68 %**	**69 %**

Källa: SCB.

Andel i arbete och arbetets överensstämmelse med utbildningen året efter examen (avser examinerade 2022–2024 sammanräknat).

		Överensstämmelse arbete – utbildning		
Utbildnings-inriktningar	**Andel i arbete, procent**	**Helt/till största delen, procent**	**Till viss del, procent**	**Inte alls, procent**
Trafikflygare	92 ± 6	86 ± 8	14 ± 8	..
Flygtekniker	97 ± 4	97 ± 5	..	..
Totalt för yrkeshögskolan	**85 ± 0**	**62 ± 0**	**25 ± 0**	**13 ± 0**

Felmarginal angiven med 95 procents konfidensintervall.
Källa: MYH.

Andel outnyttjade platser per startår.

Utbildningsinriktningar	2023	2024	2025
Trafikflygare	7 %	0 %	0 %
Helikopterpilot	..	0 %	0 %
Flygtekniker	16 %	0 %	0 %
Övriga utbildningar luftfart	0 %	0 %	0 %
Totalt för yrkeshögskolan	**11 %**	**9 %**	**10 %**

Om en cell är streckad betyder det att det inte startade någon utbildning det året.

Källa: MYH.

Sammanfattande reflektion över resultat från genomförda utbildningar

Examensgraden för utbildningsinriktningarna inom denna sektor brukar historiskt variera mycket, men ofta redovisa lägre resultat än genomsnittet inom yrkeshögskolan. Den utbildningsinriktning som gick i motsatt riktning under 2024 var trafikflygare, som redovisade en examensgrad på 93 procent. Det är en ökning jämfört med året innan då examensgraden var 68 procent. Utbildningsinriktningen helikopterpilot redovisade en examensgrad på 50 procent, vilket är samma som 2022 och fortsatt lägre än genomsnittet för yrkeshögskolan.

Flygtekniker redovisar en fortsatt låg examensgrad även under 2024. En starkt bidragande orsak är att examen för yrkeshögskoleutbildning inte är nödvändig för att vara anställningsbar till yrkesrollen. I kombination med en hög efterfrågan på denna kompetens är det därför många individer som påbörjar sin yrkeskarriär innan utbildningen fullföljs.

Uppgifter saknas för samtliga utbildningsinriktningar inom luftfartsområdet vad gäller andelen i arbete och arbetets överensstämmelse. Det beror på 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 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.

Andelen outnyttjade platser var mycket låg för samtliga utbildningsinriktningar, 0 procent. Jämfört med genomsnittet för yrkeshögskolan på 10 procent går det att konstatera att utbildningsinriktningar riktade mot luftfartsområdet efterfrågas i hög utsträckning av de studerande. Historiskt har även dessa utbildningsinriktningar haft en låg andel outnyttjade platser.

Slutsats

Den låga examensgraden är generellt en fortsatt utmaning för branschen. En bidragande orsak är 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. Utbildningarna verkar dock i hög grad efterfrågas bland de studerande och många verkar få jobb inom branschen efter avslutad utbildning.

Efterfrågan på kompetens på 3–5 års sikt

Den svenska flygmarknaden präglas av en tydlig skillnad i utvecklingen mellan utrikes- och inrikestrafiken. Enligt Transportstyrelsens senaste passagerarprognos för 2026–2032 väntas antalet avresande passagerare öka från cirka 18,1 miljoner 2026 till drygt 22,1 miljoner 2032, vilket är nära 2019 års nivå på 22,4 miljoner. Utvecklingen drivs framför allt av utrikestrafiken, som 2032 väntas uppgå till 114 procent av 2019 års nivå. Inrikestrafiken väntas däremot endast nå omkring 65 procent. Transportstyrelsen pekar samtidigt på flera osäkerhetsfaktorer för flygets fortsatta utveckling, bland annat priset på jetbränsle, leveransproblem för flygplan och motorer samt brist på flygtekniker och mekaniker.

Trafikflygare

Lågkonjunkturen bedöms ha haft en negativ påverkan på rekryteringstakten under 2025 och 2026. Enligt branschrepresentanter är dock denna utveckling tillfällig och bedöms vända på kort sikt. I Sverige görs därför bedömningen att kompetensbristen kvarstår även inom de närmaste åren på den inhemska arbetsmarknaden. Enligt ledande branschrepresentanter bedöms kompetensbristen inom luftfarten, särskilt när det gäller trafikflygare och flygtekniker, vara en av de största utmaningarna framöver. Utmaningarna med kompetensbehov blev även större i samband med att många valde att byta karriär under pandemiåren. 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 att kvarstå på liknande nivåer även efter dessa år. Det beror på branschens förväntade tillväxttakt i kombination med vad branschen anser vara för låg utbildningstakt. På grund av svårigheterna att rekrytera svenska piloter hade många flygbolag i stället valt att försöka rekrytera piloter från andra länder. Detta kan dock innebära säkerhetsrisker för Sverige, menar Transportstyrelsen. Tillgången till nationellt utbildad och operativt erfaren flygpersonal har betydelse för Sveriges förmåga att upprätthålla samhällsviktiga flygtransporter på egen hand under störda förhållanden, vid 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 de på sikt bidrar positivt till den inhemska arbetsmarknaden. Myndigheten behöver därför beakta den globala arbetsmarknadens kompetensbehov i en större utsträckning för just trafikflygare.

Transportstyrelsens statistik för 2026 visar att det finns 2 420 aktiva trafikflygcertifikat, varav cirka 907 för CPL och 1 513 för ATPL. Detta är en minskning med 42 certifikat jämfört med föregående områdesanalys. 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 viktig för denna yrkesroll. Alla med flygcertifikat är därför inte anställningsbara.

Trafikflygare och helikopterpiloter ingår i yrkesgruppen 3153 – piloter med flera. Enligt SCB fanns det 2 185 anställda piloter i Sverige 2024. Av dessa befann sig 595 personer i åldersgruppen 55–64 år och 890 i åldersgruppen 45–54 år. Utbudet av platser till trafikflygare under perioden 2026–2030 summeras till 224.

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 lämnas statsbidrag upp till maximalt 40 Mkr per år. Studerande får studiemedel.
- Yrkeshögskoleutbildningar utan statsbidrag. För dessa utbildningar lämnas inget statsbidrag, de finansieras i stället med avgifter som tas ut av de studerande. Studerande får studiemedel.
- Utbildningar med endast tillsyn. För dessa utbildningar lämnas inget statsbidrag, de finansieras med studerandeavgifter. Studerande får inte studiemedel. Myndigheten för inte 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 flygbranschens kompetensbehov. Statistik från Transportstyrelsen ger dock en indikation på att antalet studerande minskat kraftigt senaste åren. Enligt deras statistik minskade antalet utfärda CPL/MPL-utbildade piloter med cirka 62 procent mellan 2014 och 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.

Transportstyrelsens statistik för 2026 visar att det finns 401 aktiva helikoptercertifikat, varav cirka 282 för CPL och 119 för ATPL. Detta är en minskning med 42 certifikat jämfört med förra årets områdesanalys. Det betyder dock inte att alla dessa individer arbetar som piloter för närvarande. Att förnya sina behörigheter innebär en kostnad för piloten och kräver bland annat årlig kompetenskontroll. Antalet certifikat ger inte heller någon tydlig indikation på antalet anställningsbara individer.

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 för civila helikopterpiloter i Sverige, fördelade på ett tjugotal aktörer. För att arbeta som helikopterpilot inom sjöräddningen eller ambulansflyget krävs mångårig erfarenhet. Arbetsmarknaden bedöms därför kunna vara tuff för nyexaminerade helikopterpiloter.

För att 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 kan passa bättre som ett yrkeshögskoleprogram.

Flygtekniker

Flygtekniker har en central funktion för att säkerställa luftfartygens fortsatta luftvärdighet och för att den civila och militära luftfarten ska kunna upprätthållas. Tillgången till flygteknisk personal har betydelse för bland annat passagerartrafik, ambulans- och brandflyg samt transporter av mediciner, varor och människor. En brist på flygtekniker kan därför begränsa både flygverksamheternas kapacitet och samhällets tillgång till viktiga luftburna transporter.

En nyutbildad flygtekniker från yrkeshögskolan behöver efter utbildningen bygga upp praktisk erfarenhet innan personen kan få full behörighet för de flygplanstyper som arbetsgivaren underhåller. I TYA:s Trendindikator Flyg 2025–2028 beskriver en arbetsgivare att företaget rekryterar många direkt från yrkeshögskolan, men att de nyanställda behöver minst två års intern praktik innan de kan utbildas vidare och få typcertifikat. Det innebär att utbildningarnas utflöde inte omedelbart kan likställas med tillgången på fullt erfarna och typbehöriga flygtekniker. Arbetslivets möjligheter att erbjuda relevant praktik, handledning och fortsatt kompetensutveckling är därför en viktig del av kompetensförsörjningen.

Flygtekniker tillhör yrkesgruppen 3155 – flygtekniker, och flygmekaniker tillhör yrkesgruppen 7232 – flygmekaniker. Enligt SCB fanns det 451 anställda flygtekniker och 342 flygmekaniker i Sverige 2024. Jämfört med året innan är det en ökning av antalet flygtekniker motsvarande 21 individer och en ökning av flygmekaniker motsvarande 50 individer.

TYA:s Trendindikator Flyg 2025–2028 visar att bristen på flygteknisk personal fortfarande är omfattande. Av de svarande företagen uppger 73 procent att det finns ett underskott av flygteknisk personal. De främsta orsakerna till rekryteringsbehovet är att verksamheterna expanderar, att anställda går i pension och att personal lämnar för andra arbeten i Sverige eller utomlands. Under de närmaste tre åren bedömer 64 procent av företagen att de troligen kommer att anställa flygtekniker. Företagens samlade uppgifter motsvarar 128 förväntade nyrekryteringar. Därutöver väntas 67 flygtekniker hos de svarande företagen gå i pension fram till 2030. Resultaten visar att behovet inte enbart handlar om att ersätta pensionsavgångar, utan också om verksamheternas expansion och om att ersätta personal som går vidare till andra arbetsgivare. Rekryteringsbehovet förstärks av att företagen har svårt att hitta personer med rätt kompetens. Av de svarande företagen uppger 81 procent att de haft svårt att rekrytera flygtekniker under de senaste tolv månaderna. Hälften har haft svårt att hitta personer med rätt yrkesutbildning, medan 75 procent har haft svårt att hitta personer med rätt yrkeserfarenhet. Bristen gäller därmed inte enbart antalet utbildade, utan i ännu högre grad tillgången på personer som hunnit bygga upp relevant praktisk erfarenhet. En anledning till att verksamheter haft svårt att rekrytera flygtekniker är att dessa kompetenser är eftertraktade även inom andra teknikerrelaterade yrkesroller, exempelvis inom vindkraften. Detta är karriärvägar till vilka det inte krävs certifikat som flygtekniker. Bristen på erfaren personal har enligt TYA lett till att företag behöver anlita kontraktsanställda från andra länder för att klara produktionen. Företaget rekryterar därför i hög utsträckning direkt från yrkeshögskolan och svarar självt för en betydande del av den fortsatta praktiska kompetensuppbyggnaden efter utbildningen.

Bristen är särskilt tydlig inom vissa specialistområden. Av de svarande företagen uppger 84 procent att det råder brist på flygtekniker med plåt- och strukturkompetens. Motsvarande andel är 80 procent för tekniker med kompositkompetens och 71 procent för el- och avionikteknikер, kategori B2. TYA framhåller därför att fler utbildningar inom plåt och el med inriktning mot flygbranschen bör startas eller utvecklas. Bristen på plåt- och strukturkompetens förklaras i rapporten bland annat av att det tunga flygplansunderhållet, de så kallade C- och D-kontrollerna, tidigare genomfördes i Sverige men numera i stor utsträckning genomförs utomlands. Detta har bidragit till att Sverige tappat kompetens för att hantera strukturella skador på flygplan. Arbetet kräver dessutom omfattande praktisk erfarenhet, samtidigt som många erfarna yrkespersoner har gått i pension.

Det svenska kompetensbehovet ska även ses mot bakgrund av en internationellt växande marknad för flygunderhåll och andra luftfartstjänster. Företaget Airbus bedömer exempelvis att den globala marknaden för luftfartstjänster kommer att fördubblas mellan 2026 och 2045 och uppgå till mer än 420 miljarder amerikanska dollar. Företaget beräknar samtidigt ett kumulativt globalt behov av 730 000 underhållstekniker fram till 2045.

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 behovet av kompetens och kräva viss utveckling av utbildningarnas innehåll.

Övriga utbildningar inom luftfart – fjärrpilot och drönaroperatörer

Drönartekniken fortsätter att utvecklas snabbt och används i dag inom ett växande antal verksamheter. Enligt Transportstyrelsen används drönare bland annat för övervakning av kritisk infrastruktur såsom kraftledningar och transportnät, inspektioner i stadsmiljö samt kartering och inmätning inom byggindustrin och jordbruket. Även räddningstjänsten använder drönare för att skapa lägesbilder, lokalisera personer och samla in underlag för analys vid olyckor och kriser.

Enligt Transportstyrelsen kallas den som flyger en drönare för fjärrpilot. Vid all flygning ska det dessutom finnas en operatör som ansvarar för att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt och att gällande regelverk följs. Flygning med drönare delas in i kategorierna öppen, specifik och certifierad. Den öppna kategorin omfattar enklare operationer med lägre risknivåer medan den specifika kategorin omfattar mer avancerade operationer där särskilda kompetens- och tillståndskrav gäller. Den certifierade kategorin är fortfarande under utveckling på europeisk nivå och avser operationer med högre risknivåer än de som ryms inom den öppna och specifika kategorin.

Samtidigt pågår en omfattande utveckling av regelverk och digital infrastruktur för att möjliggöra ett ökat användande av drönare. En central del av denna utveckling är införandet av U-space-förordningen 2021/664, ett europeiskt ramverk för digital hantering av drönartrafik. U-space bygger på tjänster för bland annat flygtillstånd, nätverksidentifiering, geomedvetenhet och trafikinformation och syftar till att möjliggöra säker och effektiv samordning mellan bemannad och obemannad luftfart. Transportstyrelsen framhåller att drönarmarknaden förväntas växa under de kommande åren och att U-space utvecklas för att kunna hantera denna ökande trafik på ett säkert sätt.

Ur ett kompetensförsörjningsperspektiv innebär utvecklingen att efterfrågan successivt förskjuts från enbart flygning av drönare till kompetens som även omfattar flygsäkerhet, regelverk, riskhantering och operativ planering. För verksamhet inom den specifika kategorin krävs bland annat kunskap om luftfartsjuridik, säkerhetsstyrning och riskbedömning enligt SORA-metodiken (Specific Operations Risk Assessment). I takt med att U-space implementeras kan även kunskap om digitala tjänster för luftrumshantering och samordning av drönaroperationer få ökad betydelse.

Samtidigt pekar den tekniska utvecklingen och den ökande användningen av drönare inom exempelvis energi, infrastruktur, byggsektorn, jord- och skogsbruk samt blåljusverksamhet på att efterfrågan på kompetens inom området kan fortsätta att öka. Kompetensbehoven drivs därmed inte enbart av luftfartssektorn utan även av andra verksamheter som använder drönare som ett verktyg i den egna verksamheten.

Utifrån ett totalförsvarsperspektiv kan utvecklingen inom området få en växande betydelse under kommande år. Drönare används redan inom verksamheter som energiförsörjning, transportinfrastruktur och räddningstjänst, vilka har stor betydelse för samhällets beredskap och förmåga att hantera kriser. Samtidigt har svenska myndigheter uppmärksammat behovet av att skydda samhällsviktig verksamhet mot obehöriga drönaroperationer. Stödmaterial från myndigheter beskriver hur drönare kan användas för informationsinhämtning, kartläggning eller

andra former av påverkan mot skyddsvärda verksamheter, samtidigt som tekniken också kan bidra till stärkt lägesbild och effektivare insatser vid olyckor och kriser.

Vilken roll som yrkeshögskolan kommer att få inom området är fortfarande svår att bedöma. Utvecklingen av U-space, det fortsatta arbetet med den certifierade kategorin samt den ökande användningen av drönare inom flera samhällssektorer talar dock för att behovet av kompetens inom obemannade luftfartssystem kan komma att öka under de kommande åren. Det gäller inte enbart fjärrpiloter utan även kompetens kopplad till säkerhetsarbete, regelverk, riskhantering och operativ planering av drönarverksamhet.

Flyginstruktörer

Flyginstruktörer har en central funktion i kompetensförsörjningen av piloter och ansvarar för att utbilda och utveckla blivande och verksamma piloter. Arbetet omfattar praktisk flygutbildning och kan även omfatta teoretisk undervisning, planering och uppföljning av utbildningen samt bedömning av elevens kunskaper och färdigheter. För att få verka som flyginstruktör krävs särskild instruktörsutbildning och en kompetensbedömning.

Ur ett kompetensförsörjningsperspektiv är tillgången till flyginstruktörer viktig eftersom antalet instruktörer påverkar utbildningssystemets kapacitet att utbilda nya piloter. Internationella branschaktörer har pekat på instruktörskapaciteten som en möjlig flaskhals i pilotutbildningen när behovet av nya piloter ökar. Begränsad tillgång till kvalificerade instruktörer kan därmed påverka utbildningsorganisationernas möjlighet att öka utbildningsvolymerna.

Flyginstruktör kan samtidigt utgöra ett steg i piloters fortsatta karriärutveckling. Internationella utbildningsaktörer beskriver instruktörsarbete som en möjlighet för piloter att bygga ytterligare flygerfarenhet inför fortsatt karriär inom kommersiell luftfart. Det innebär att det kan finnas en rörlighet mellan instruktörsrollen och andra pilotyrken. Om efterfrågan på piloter ökar kan detta potentiellt skapa konkurrens om erfaren personal mellan flygskolor och andra delar av flygbranschen. Det saknas dock tillräckligt underlag för att bedöma omfattningen av denna effekt på den svenska arbetsmarknaden.

Flyginstruktörens kompetensbehov skiljer sig dessutom delvis från andra piloters. Utöver flygoperativ kompetens krävs förmåga att utbilda, handleda och bedöma piloters kunskaper och färdigheter. Kompetensförsörjningen handlar därför inte enbart om att det finns tillräckligt många erfarna piloter, utan även om att det finns piloter som har den särskilda instruktörskompetens som krävs för att utbilda nästa generation piloter.

YH-kurser

Yrkeshögskolans kurser kan vara ett bra verktyg för kompetensutveckling för dem som redan är yrkesverksamma.

En trafikflygare kan vidareutbilda sig till flyglärare (flyginstruktör). Att utbilda relevant arbetskraft inom luftfart innebär även ett ökat behov av lärarkapacitet. En kontinuerlig försörjning av flyginstruktörer är viktig för att skapa bättre förutsättningar för fler 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 råder det brist på flyginstruktörer idag vilket är direkt kopplat till efterfrågan på 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/flyginstruktör inom yrkeshögskolan.

Behovet av flygtekniker med kompetens inom både mekanik och avionik bedöms öka. Samtidigt finns en utbildningsmässig utmaning när det gäller möjligheten för redan yrkesverksamma flygtekniker att komplettera sin kompetens mot B2, som omfattar avionik och elektriska system. Den påbyggnadsutbildning mot B2 som finns i Sverige är enligt branschföreträdare i dag inriktad mot flygtekniker med B1.1, det vill säga flygplan med turbinmotor. För flygtekniker med andra B1-inriktningar, exempelvis mot helikopter med turbin eller kolvmotor eller flygplan med kolv- eller elmotor, saknas motsvarande möjlighet till vidareutbildning i Sverige. Detta riskerar att bidra till brist på B2-kompetens inom framför allt helikopterverksamhet och allmänflyg. Det finns därför behov av utbildningsvägar som möjliggör komplettering mot B2 för flygtekniker med olika B1-inriktningar. En sådan vidareutbildning skulle kunna vara relevant som YH-kurs för yrkesverksamma flygtekniker.

Det framgår även av TYA:s rapport Trendindikatorn att det råder brist på plåtslagare och kompositttekniker. Även dessa kompetenser skulle kunna vara relevanta för YH-kurser om utbildningarna motsvarar SeQF-nivå 5.

Kurser från de senaste åren innehöll bland annat konverteringsutbildning till el- och avionteknik och projektering och kalkylering för drönarpiloter.

Beviljade platser inom kurser per utbildningsinriktning och startår.

Utbildningsinriktningar	2025	2026	2027
Flygtekniker		14	
Övriga utbildningar luftfart	50	25	
Totalsumma	**50**	**39**	

Färgmarkeringen visar vilka år som kommande beslut kan påverka.

Källa: MYH.

Regionalt utbud och regional efterfrågan

Nedan presenteras regionalt utbud inom YH-program och regional efterfrågan på kompetens per utbildningsinriktning.

Varje utbildningsinriktning presenteras i ett avsnitt som inleds med en tabell över det regionala platsutbudet. Därefter följer en sammanfattning av regionernas bedömning av kompetensbehov i den egna regionen. Därutöver kan eventuellt även annan information om regionala behov anges.

Myndigheten samlar årligen in information om regionernas kompetensbehov genom formulär som skickas till regionalt utvecklingsansvariga (RUA). Bedömningarna avser behov på 3–5 års sikt. Att en region inte svarar behöver inte betyda att det saknas efterfrågan på kompetens inom en utbildningsinriktning.

Trafikflygare

Utbildningar till trafikflygare. Antal platser per region/län och slutår.

Platser med slutår per län	2026	2027	2028	2029	2030
Skåne	20	20	20	20	
Västra Götaland		12	12	36	18
Västerbotten		12	12	36	18

Färgmarkeringen visar vilka år som kommande beslut kan påverka.

*Flera orter har uppgetts i ansökan. Det är inte säkert att utbildning kommer att genomföras på samtliga av dessa orter.
Källa: MYH.

Region Skåne bedömer att det för närvarande råder balans i antalet utbildningsplatser till regionen. Regionen bedömer dessutom att dess strategiska läge och närhet till övriga Europa ger regionen goda förutsättningar att även i framtiden ha utbildningar till trafikflygare.

Helikopterpilot

Utbildningar till helikopterpilot. Antal platser per region/län och slutår.

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

Färgmarkeringen visar vilka år som kommande beslut kan påverka.

*Flera orter har uppgetts i ansökan. Det är inte säkert att utbildning kommer att genomföras på samtliga av dessa orter.
Källa: MYH.

Flygtekniker

Utbildningar till flygtekniker. Antal platser per region/län och slutår.

Platser med slutår per län	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Blekinge	20	20	20	20		
Norrbotten	25	25	25	25	25	25
Skåne	22	22	22	22		
Stockholm			24	24	24	
Södermanland	24	24	24			
Västmanland	15	15	15	15		
Östergötland	20	20	20	20		

Färgmarkeringen visar vilka år som kommande beslut kan påverka.
Källa: MYH.

Några regioner har uttryckt en rådande brist på flygtekniker, exempelvis Skåne, Värmland och Västmanland. Bland annat lyfts det fram att det redan är mycket svårt att rekrytera denna typ av kompetens till regionen och att pensionsavgångar kommer att göra problemet större framöver. Även Sveriges medlemskap i NATO bedöms driva behovet ytterligare. NATO-medlemskapet bedöms även kunna driva på behovet av vidareutbildning av befintliga flygtekniker eftersom yrkesrollen kan behöva hantera även andra länders flygmodeller.

Övriga utbildningar luftfart

Utbildningar till övriga utbildningar inom luftfart. Antal platser per region/län och slutår.

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

Färgmarkeringen visar vilka år som kommande beslut kan påverka.

*Flera orter har uppgetts i ansökan. Det är inte säkert att utbildning kommer att genomföras på samtliga av dessa orter.
Källa: MYH.

Region Skåne uttrycker en brist på kompetens inom denna utbildningsinriktning. Fjärrpiloter efterfrågas inom livsmedelsindustrin, lantbruket och säkerhets- och försvarsområdet.

Bedömning av utvecklingen för nya platser inom YH-program med start från 2027

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
Myndigheten gör bedömningen att antalet utbildningsplatser bör bibehållas.

Helikopterpilot
Myndigheten gör bedömningen att antalet utbildningsplatser bör bibehållas.

Flygtekniker
Myndigheten gör bedömningen att antalet utbildningsplatser bör bibehållas.

Övriga utbildningar luftfart
Myndigheten gör bedömningen att antalet utbildningsplatser kan öka.

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 överens-stämmelse 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 ±, till exempel 90 ± 2. Det betyder att det sanna värdet, med 95 procents säkerhet ligger mellan 88 och 92 procent (SCB).
Utnyttjade platser	Outnyttjade 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