



Hur mår den svenska drönarbranschen?

Branschundersökning drönaroperatörer 2025



Svenska **Drönarnätverket**

TRANSPORTFÖRETAGEN

Sammanfattning

Den svenska drönarbranschen befinner sig i ett tidigt men växande skede, präglad av små och specialiserade aktörer med begränsade resurser. De flesta operatörer har få anställda och relativt låg flygtid, men använder drönare som ett viktigt verktyg i sin kärnverksamhet. Samtidigt finns en liten grupp mer etablerade företag och offentliga aktörer med större team och högre operativ volym.

Undersökningen visar att det finns en tydlig framtidstro – särskilt bland större aktörer – och flera rapporterar förbättrad lönsamhet och ökande efterfrågan. Tillväxten sker främst genom ökad användning snarare än nyanställningar. Samtidigt utgör regelverk det största hindret för utveckling, särskilt utpekat är lagen om spridningstillstånd. Långa handläggningstider, komplexa tillståndprocesser och bristande stöd upplevs som försvårande, särskilt för dem som flyger i specifik eller certifierad kategori.

Det finns också ett tydligt kunskapsglapp mellan operatörer och kunder, där många upplever att beställare saknar insikt i både tjänsternas potential och vad som är lagligt. Trots detta är viljan att följa reglerna hög och många ser behovet av ökad dialog och samverkan. Sammantaget visar rapporten på en bransch med stor potential – men där tillväxten bromsas av regler som ännu inte är anpassade till den praktiska verkligheten.

Denna rapport bygger på en enkätundersökning till registrerade operatörer som är organisationer, mellan den tredje juni och andra juli 2025, baserat på svar från 265 respondenter.

Innehållsförteckning

1. Branschöversikt	4
Organisationstyp och bransch	4
Antal anställda	4
Flygtimmar under 2024.....	6
Flygkategorier och drönartyper i branschen.....	6
Marknadsdominans av UAS.....	8
2. Verksamhet & ekonomi	9
Lönsamhet & ekonomi	9
Kompetensbrist och rekryteringsbehov	10
Förväntad efterfrågan.....	10
3. Hämmande hinder och regelefterlevnad	11
Hinder.....	11
Tidsåtgång för certifikat, tillstånd och tillsyn	13
Regelefterlevnad och kontroll.....	14
Kundernas kunskap.....	14
4. Elektronisk synlighet	16
5. Branschens utveckling.....	17
Referenser.....	19

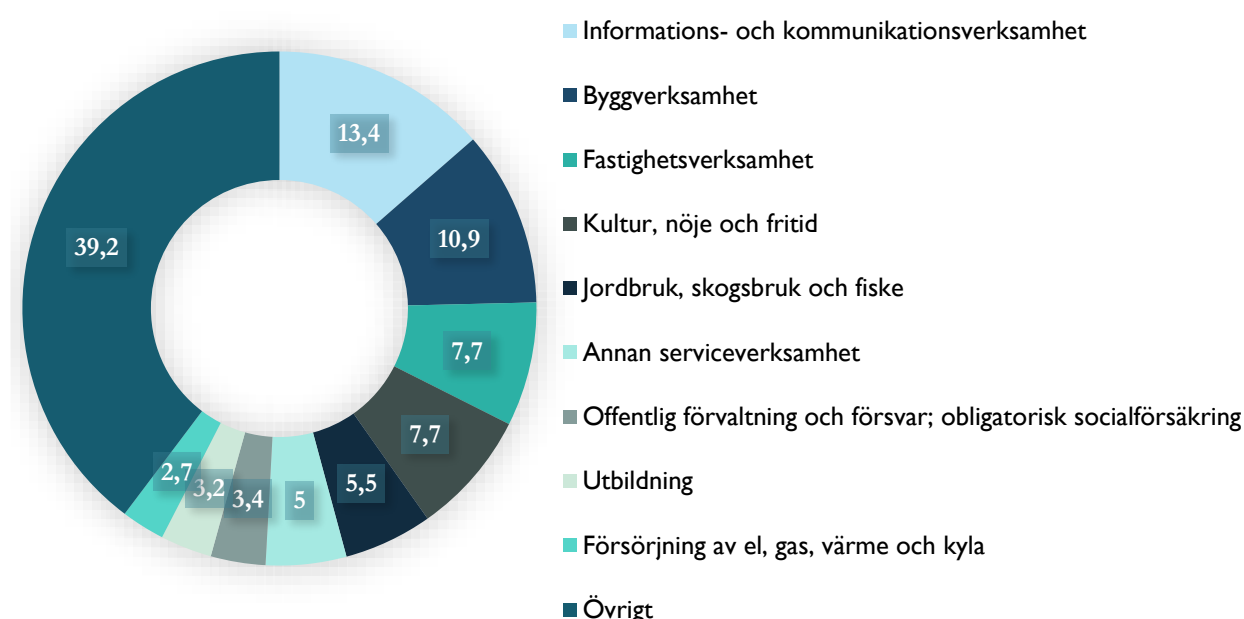
I. Branschöversikt

Följande kapitel beskriver drönarbranschen, som inte är en bransch utan väldigt många olika. Den svenska drönarbranschen består till stor del av små aktörer med begränsad operativ omfattning. De flesta organisationer har färre än fem drönapiloter och genomför färre än 50 betalda flygtimmar per år. Samtidigt finns en mindre grupp professionella operatörer, framför allt inom energi, bygg och offentlig förvaltning, som driver mer omfattande verksamhet.

Organisationstyp och bransch

Respondenterna representerar till 78,9 procent privata företag, 17,7 procent offentlig sektor, 1,5 procent ideella organisationer och 1,9 övrig verksamhet.

Branschindelningen är gjord utifrån SCB:s SNI-koder (Statistikmyndigheten, n.d.). Fördelningen mellan branscher syns i figur 1, och visar att drönartekniken är etablerat i brett skilda sektorer.

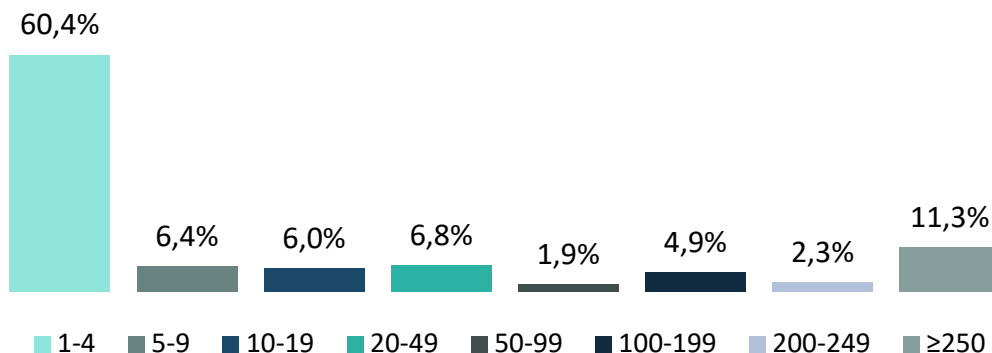


Figur 1. Typ av branscher

Utöver de ovannämnda, uppgavs ytterligare 12 övriga branscher där drönarteknik används, vilket visar på drönarteknikens mångsidighet och möjlighet att tillämpa tekniken för flera olika syften.

Antal anställda

Majoritet av de drönaroperatörerna representerar små företag med 1–4 anställda. Denna grupp utgör hela 60,4 procent av respondenterna. Övriga svarsalternativ var relativt jämnt fördelade, med undantag för de största företagen, 250 anställda eller fler, som stod för 11,3 procent av svaren.

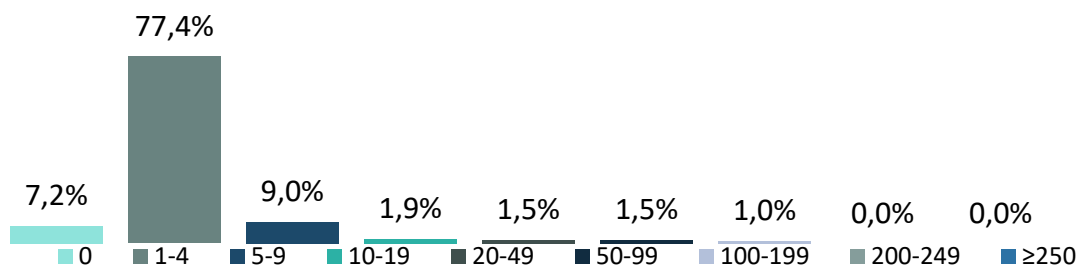


Figur 2. Antal anställda inom organisationen

Majoriteten av organisationerna som använder drönare är små eller enmansföretag. Detta påverkar hur de uppfattar hinder, administration och regelverk, givet att de ofta har begränsade resurser att hantera komplexitet.

Det är tydligt att det även finns ett antal större organisationer som i huvudsak bedriver annan verksamhet och endast använder drönare för specifika uppgifter i organisationen. Som exempelvis kommuner, energibolag, jord- och skogsbruk.

Trots sin storlek flyger de flesta i öppen kategori (A1–A3), vilket tyder på att drönanvändningen ofta sker inom enklare ramar – kanske för att undvika komplicerade tillståndprocesser eller beroende på uppdragets karaktär.



Figur 3. Antal anställda eller anlitade drönpiloter

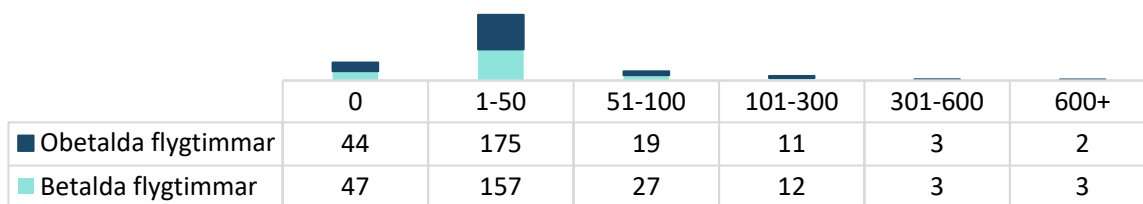
Majoriteten av de svarande (77 procent) uppger att deras organisation har 1–4 anställda, anlitade eller ideella drönpiloter. Endast ett fåtal (7 procent) uppger att de har 10 eller fler – vilket tyder på att drönarverksamhet i Sverige fortfarande domineras av småskaliga aktörer eller avdelningar inom större organisationer.

De organisationer som har större team av drönpiloter är ofta verksamma i offentlig sektor, och återfinns inom branscher som offentlig förvaltning, utbildning, teknik, jordbruk och energi. Även om flera av dessa operatörer flyger i öppen kategori (A1–A3), finns även några som verkar inom specifik kategori och särskilda tillstånd.

Detta visar att större operatörsgrupper främst återfinns där drönare används som ett stödverktyg i större verksamheter – snarare än i företag där drönare är kärnverksamheten.

Flygtimmar under 2024

Majoriteten av organisationerna har genomfört få flygtimmar föregående år, 1-50 betalda eller icke betalda flygtimmar.



Figur 4. Antal flygtimmar per organisation (betalda och obetalda)

De flesta organisationer i undersökningen har uppgett både betalda och icke betalda flygtimmar – totalt 235 respondenter har rapporterat båda typer. Det ger en mer nyanserad bild av hur drönare används: betalda timmar speglar kommersiella uppdrag, medan obetalda timmar inkluderar intern användning, testflygningar, ideell verksamhet, träning och utveckling.

Den högsta uppgivna siffran är 7 000 betalda timmar och 1 200 obetalda timmar. Endast en aktör rapporterar fler än 1 000 betalda timmar, vilket understryker att det är en mycket liten grupp som bedriver storskalig operativ flygning.

Användningen varierar tydligt mellan branscher:

- Energiförsörjning har det högsta genomsnittet av betalda timmar (784), vilket tyder på omfattande operativ användning.
- Tillverkningsindustrin uppger däremot låga betalda timmar (29) men hög obetald flygtid (143), troligen kopplat till intern testning eller innovation.
- Jord- och skogsbruk samt vatten- och avloppssektorn visar mer balanserad användning mellan betalda och obetalda timmar.

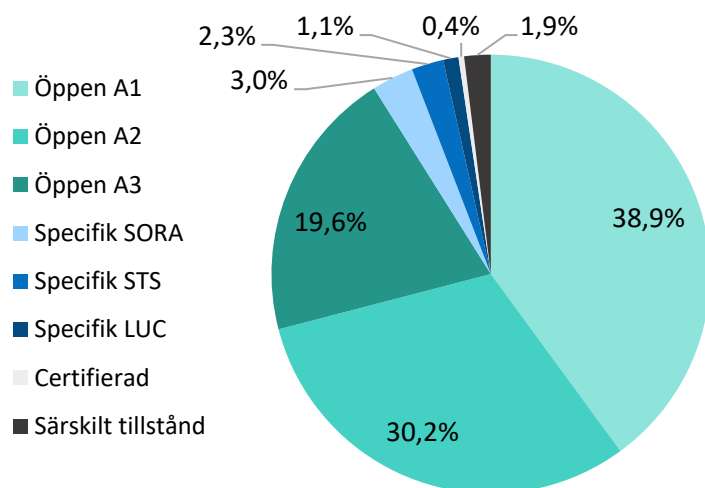
Detta visar att drönare används på olika sätt beroende på sektor – från produktionsverktyg till utvecklingsplattform.

Flygkategorier och drönartyper i branschen

En stor majoritet av respondenterna uppger att de främst flyger inom den öppna kategorin. Inom denna finns tre underkategorier: A1 (38,9 procent) – tillåter flygning nära människor, A2 (30,2 procent) – tillåter flygning nära men inte över människor, och A3 (19,6 procent) – kräver stort säkerhetsavstånd till människor och byggnader. Flygning i öppen kategori får endast ske inom synhåll, under 120 meters höjd och utan att riskera människor, djur, egendom eller annan lufttrafik. Drönaren får väga max 25 kg.

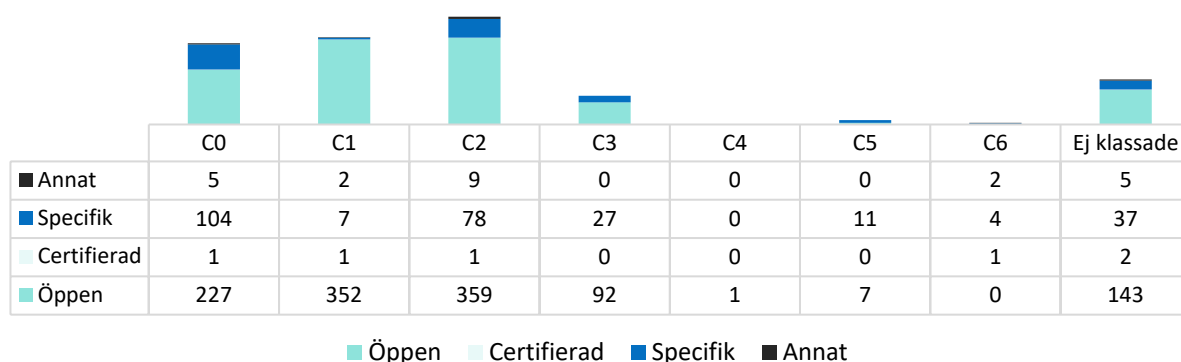
För flygningar som går utanför dessa ramar krävs tillstånd inom den specifika kategorin. Det kan till exempel handla om flygning utom synhåll, i bebyggda områden eller med särskilda riskfaktorer. En mindre andel av respondenterna tillhör denna grupp.

Den mest reglerade formen av verksamhet sker i den certifierade kategorin. Här krävs särskilda tillstånd från Transportstyrelsen, och flygningarna bedöms innebära hög risk – exempelvis vid flygning över folkmassa eller transport av människor.



Figur 5. Primär flygkategori

Sedan 1 januari 2024 ska alla nya drönare CE-märkas i någon av klasserna C0–C6, där varje klass speglar drönarens vikt, prestanda och säkerhetsfunktioner. Drönare utan C-klassning som såldes före 2024 får fortfarande användas i öppna kategorin – i klass A1 om de väger under 250 gram eller A3 om de väger under 25 kg. Drönare utan C-märkning som släppts ut på marknaden efter 2024 får däremot endast användas inom specifik kategori med tillstånd, eller inom modellflygklubb.



Figur 6. Antalet drönare för varje drönartyp, uppdelat inom varje flygkategori av totalt 265 respondenter

Respondenter i den öppna kategorin använder i första hand mindre och lättare drönare, framför allt i klasserna C0 (under 250 g) och C1 (upp till 900 g). Även drönare i klass C2 (upp till 4 kg) är vanligt förekommande.

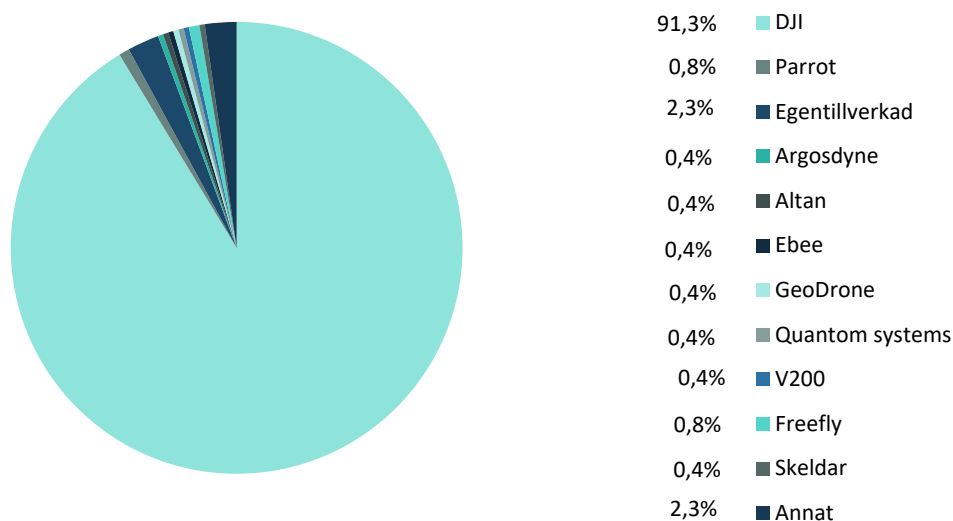
Inom den specifika kategorin är det vanligare med tyngre och mer specialiserade drönare – särskilt i klasserna C3, C5 och C6. Dessa används ofta för uppdrag som kräver längre flygtid, större lastkapacitet eller specialutrustning.

I den certifierade kategorin används framför allt specialklassade och tyngre system anpassade för komplexa uppdrag med högre risknivå.

Marknadsdominans av UAS

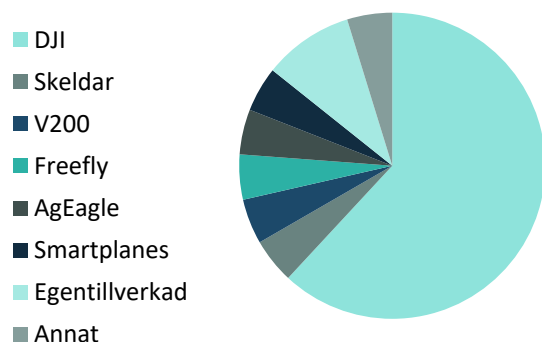
De flesta organisationer i undersökningen har ett begränsat antal drönare i sin verksamhet. Medianen är två drönare per organisation, och tre fjärdedelar har högst tre drönare. Det genomsnittliga antalet är drygt fyra, men variationen är stor – några organisationer uppger att de har över 100 drönare. Denna spridning speglar en bransch där många aktörer är små eller nischade, medan ett fåtal har större drönarflottor, ofta kopplade till mer avancerad verksamhet eller testmiljöer.

När det gäller vilken typ av drönare de tillfrågade använder, framträder en tydlig dominans för ett specifikt märke. Trots att hela 15 olika drönarmärken nämndes i undersökningen, angav 91,3 procent av respondenterna att de använder drönare från DJI. Dessutom angav flera respondenter som svarat ”annat” att de bland annat använde DJI. Det här speglar DJI:s starka marknadsposition då företaget beräknas inneha omkring 70–80 procent av den globala marknadsandelen inom drönarteknik (Adavelli, 2025).



Figur 7. Användning av UAS i Sverige per varumärke

En möjlig förklaring till den höga andelen DJI-användare kan vara att märket erbjuder ett brett utbud av modeller med god tillgänglighet, användarvänlighet samt konkurrenskraftiga priser. DJI har även länge varit en etablerad aktör på marknaden vilket kan ha bidragit till en hög grad av förtroende hos både nya och erfarna användare. Att en så pass stor majoritet av respondenterna använder sig av samma märke kan även tyda på att det är svårt att bedriva utveckling av drönare och att DJI har satt en viss standard för nya företag att följa. DJI blir därmed ett säkert och populärt val särskilt bland mindre aktörer som söker beprövade och tillgängliga lösningar.



Figur 8. Varumärke UAS inom specifik kategori

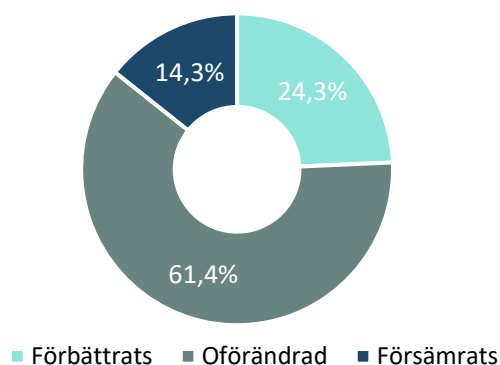
Även inom den specifika och certifierade kategorin är DJI det klart vanligaste varumärket, men här förekommer också fler exempel på alternativa tillverkare och egenbyggda system, såsom Freefly, AgEagle, SmartPlanes och Skeldar. Detta kan förklaras av att mer avancerade uppdrag ofta kräver specialiserade plattformar, med högre lastkapacitet, längre flygtid eller anpassade sensorer. I den öppna kategorin är användningen mer standardiserad och kostnadsstyrd, vilket gör DJI:s bredd, prisvärdhet och tillgänglighet svårslagen. Skillnaden i varumärkesbredd speglar därmed skillnaden i användningskrav mellan kategorierna.

2. Verksamhet & ekonomi

Följande kapitel presenterar respondenternas lönsamhet, rekryteringsbehov och förväntad tillväxt. Sammanfattat tyder resultaten på en bransch som växer stegvis och resurssnålt, men där affärsmodellerna börjar stabiliseras.

Lönsamhet & ekonomi

Respondenterna tillfrågades organisationens lönsamhetsutveckling under det senaste året. Här svarade 24,3 procent av respondenterna att de sett en förbättring av lönsamheten, 61,4 procent uppgav att den är oförändrad samt att 14,3 procent uppgav att den utvecklats negativt.



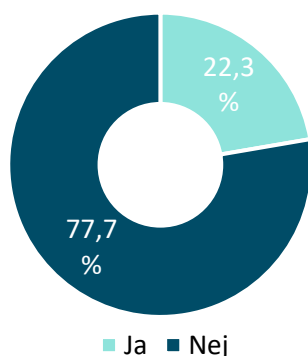
Figur 9. Lönsamhetsutveckling det senaste året

Intäkten per betald flygtimme varierar kraftigt mellan olika operatörer. Medianvärdet ligger på cirka 1 000 kronor, men det finns både betydligt lägre och avsevärt högre belopp. Vissa aktörer anger timpriser under 500 kronor, medan andra redovisar nivåer på över 3 000 kronor per timme.

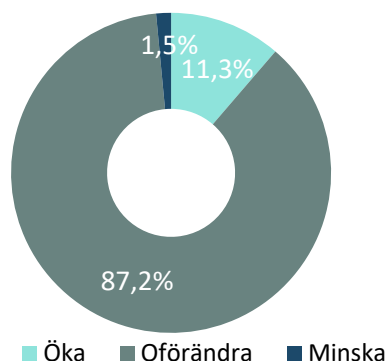
Fördelningen är ojämn, vilket tyder på stora skillnader i affärsmodell, uppdragstyper och marknadsposition. Det går dock inte att identifiera tydliga mönster mellan branscher, eftersom många har valt att inte besvara frågan eller lämnat fritextsvar. Intäkt per timme framstår därför som ett känsligt eller svårtillgängligt mått, men illustrerar samtidigt den spännvidd som finns inom drönartjänstemarknaden.

Operatörer som flyger i specifik, certifierad eller särskild kategori har i genomsnitt högre intäkt per betald flygtimme än de som flyger i öppen kategori. Medianen för avancerade operatörer ligger på 1 500 kronor per timme, medan motsvarande värde för öppen kategori är 950 kronor. Även genomsnittet är högre i de avancerade kategorierna – 2 186 kronor jämfört med 1 574 kronor. Detta tyder på att mer komplexa och reglerade uppdrag i högre grad kan motivera ett högre timpris, vilket sannolikt speglar både större investeringar och högre krav på kompetens och tillstånd.

Kompetensbrist och rekryteringsbehov



Figur 10. Svårighet att rekrytera rätt kompetens



Figur 11. Förväntan på antal anställda de kommande tre månaderna

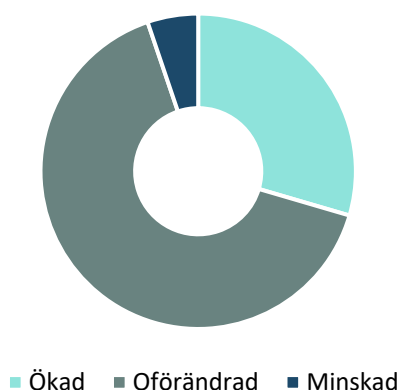
Ungefär en femtedel av organisationerna uppger att de har svårt att rekrytera personal med rätt drönarkompetens, men variationen mellan branscher är stor. Transportsektorn och utbildningssektorn är de där störst andel upplever rekryteringssvårigheter, följt av byggverksamhet, vatten- och avloppssektorn samt tillverkningsindustrin. Branscher som energiförsörjning, offentlig förvaltning, informationsverksamhet, service och fastigheter rapporterar lägre svårighet. Även organisationens storlek spelar roll. Mindre organisationer med 1–4 anställda upplever minst svårighet, medan mellanstora företag med 5–49 anställda rapporterar störst utmaningar. Bland de största organisationerna är upplevd rekryteringssvårighet generellt lägre. Detta tyder på att kompetensbrist slår hårdast mot små och medelstora företag i tekniska eller operativa branscher.

Förväntad efterfrågan

Efterfrågan på företagets tjänster väntas de närmaste 3 månaderna vara oförändrad hos majoriteten 65,2 procent, öka hos 29,5 procent och minska hos 5,2 procent av respondenterna.

Bland de flesta branscher förväntas efterfrågan vara oförändrad under de kommande tre månaderna, men vissa sticker ut med tydligare framtidsstro. Transportsektorn är mest optimistisk, där samtliga respondenter förväntar sig ökad efterfrågan. Även tillverkningsindustrin, utbildningssektorn och vissa teknikorienterade verksamheter rapporterar en tydlig förväntan om tillväxt. I motsats visar branscher som offentlig förvaltning, kultur, hotell och finans en mer försiktig hållning, där nästan ingen förväntar sig ökad efterfrågan. Bland de största

organisationerna, med 250 eller fler anställda, tror 78 procent på ökad efterfrågan. I gruppen med 1–4 anställda är motsvarande andel 25 procent, medan nästan 7 procent tror att efterfrågan kommer att minska. Detta tyder på att framtidstron är starkast bland de största aktörerna och i delar av branschen med högre teknikinnehåll, medan mindre företag och offentliga aktörer i större utsträckning ser en stabil eller oförändrad utveckling.



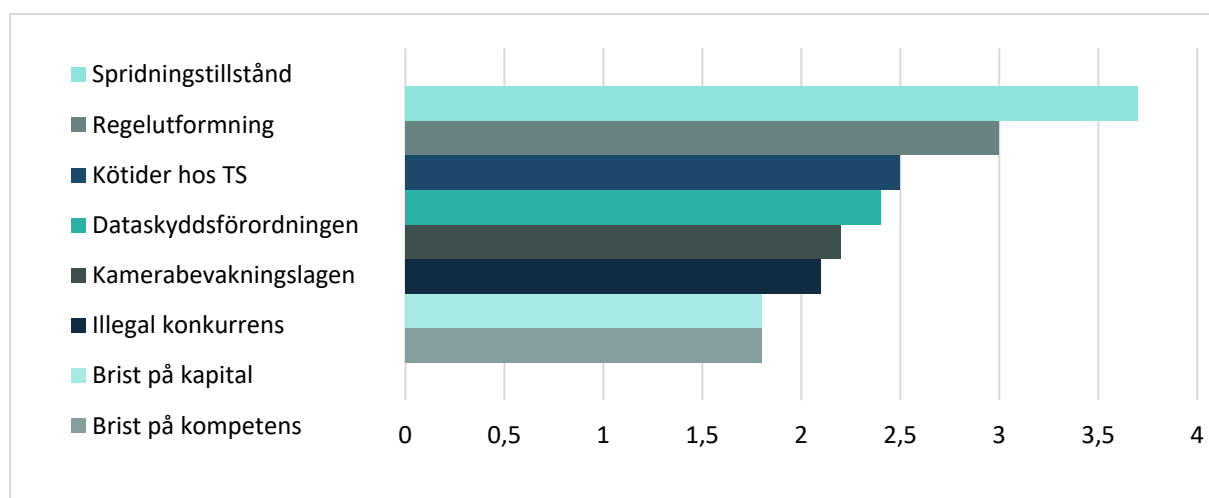
Figur 12. Förväntad efterfrågan de kommande tre månaderna

3. Hämmande hinder och regelefterlevnad

Många drönanoperatörer upplever att det finns betydande hinder för att bedriva och utveckla sin verksamhet. Särskilt framträdande är upplevelsen av långa handläggningstider, osäkerhet i tolkning av regler och krävande tillståndprocesser – särskilt kopplat till spridningstillstånd och komplexa flygningar i specifik kategori. Samtidigt uttrycker en majoritet av respondenterna att de vill följa reglerna och tar ansvar för säkerheten i sin verksamhet. Upplevda hinder handlar därför sällan om bristande vilja till efterlevnad, utan snarare om att regelverk och tillståndprocesser är svårnavigerade, resurskrävande och ibland oförutsägbara. Detta kapitel pekar på ett behov av tydligare vägledning, effektivare handläggning och bättre dialog mellan bransch och myndigheter.

Hinder

I undersökningen analyserades hur stort hinder särskilda faktorer utgjorde för verksamheten. Varje faktor fick respondenten ranka på en skala 1-5.



Figur 13. Hinder för verksamheten på skalan 0-5 där fem är mycket stort hinder

Operatörer i specifik/certifierad kategori upplever hinder betydligt starkare än de i öppen kategori. Särskilt tydlig är skillnaden i synen på regelverk, tillståndprocesser och spridningstillstånd. Bland de avancerade operatörerna anger exempelvis 71 % att spridningstillstånd är ett mycket stort hinder, jämfört med 49 % i öppen kategori. Även kötider hos Transportstyrelsen och regelutformningen för obemannad luftfart bedöms som stora hinder av över hälften i den avancerade gruppen, vilket är dubbelt så stor andel som i den öppna.

Skillnaden tyder på att aktörer i mer reglerade kategorier har högre beroende av tydliga, effektiva och rättssäkra myndighetsprocesser. Samtidigt uttrycker de större oro över illegal konkurrens, vilket sannolikt beror på att de själva investerat tid och resurser i att följa regelverket.

Det finns tydliga skillnader i hur olika branscher upplever de regulatoriska och affärsmässiga hindren för drönarverksamhet. Mest negativ är bilden inom branscher som vatten- och avloppsförsörjning, el- och energisektorn, utvinning av mineral samt tillverkningsindustri. Dessa sektorer skattar genomgående flera hinder som stora till mycket stora, särskilt när det gäller spridningstillstånd, GDPR och regelutformning för obemannad luftfart.

Exempelvis uppger respondenter inom vatten- och avloppsbranschen ett genomsnitt på 4,0 (av 5) i hinderbedömning för såväl spridningstillstånd som regelverk. Även energisektorn anger mycket höga värden för illegal konkurrens och kötider. Detta kan kopplas till att dessa verksamheter ofta kräver omfattande tillstånd, hanterar känslig infrastruktur och har höga krav på dokumentation.

Samtidigt visar undersökningen att aktörer i mer konsumentnära eller kreativa sektorer – såsom kultur, media eller service – i genomsnitt upplever lägre hinder, även om spridningstillstånd även där lyfts som problematiskt.

Utöver svaren på de givna alternativen i figur 16 uppgav 37 respondenter ytterligare hinder. Flera av de tillfrågade lyfte fram utmaningar kopplade till drönarverksamhet i Sverige. En återkommande synpunkt rörde dagens regelverk som upplevs som komplicerat, svårtolkat och ibland föråldrat, särskilt för sällananvändare. Vissa respondenter menade att de nuvarande reglerna i praktiken förhindrar vissa typer av uppdrag, exempelvis på grund av krav på säkerhetsavstånd eller begränsningar i luftrum. Även långa handläggningstider hos Transportstyrelsen och Lantmäteriet framhölls som ett stort hinder, där flera vittnade om att de tvingats tacka nej till uppdrag eller att produktionen fördröjts på grund av väntetider på tillstånd.

"Transportstyrelsens kötider och brist på svar är under all kritik."

Tillgången till luftrum var ytterligare ett tema som väckte frustration, särskilt i närheten av flygplatser och i områden som ofta avlyses av Försvarmakten. Några respondenter påpekade att kommunikationen med flygtorn eller andra instanser kan vara bristfällig eller oförutsägbar. Även bristande kvalitet i vissa utbildningar, svårigheter att hinna med kompetensutveckling samt allmänhetens låga förståelse för drönarteknik och dess regelverk nämndes.

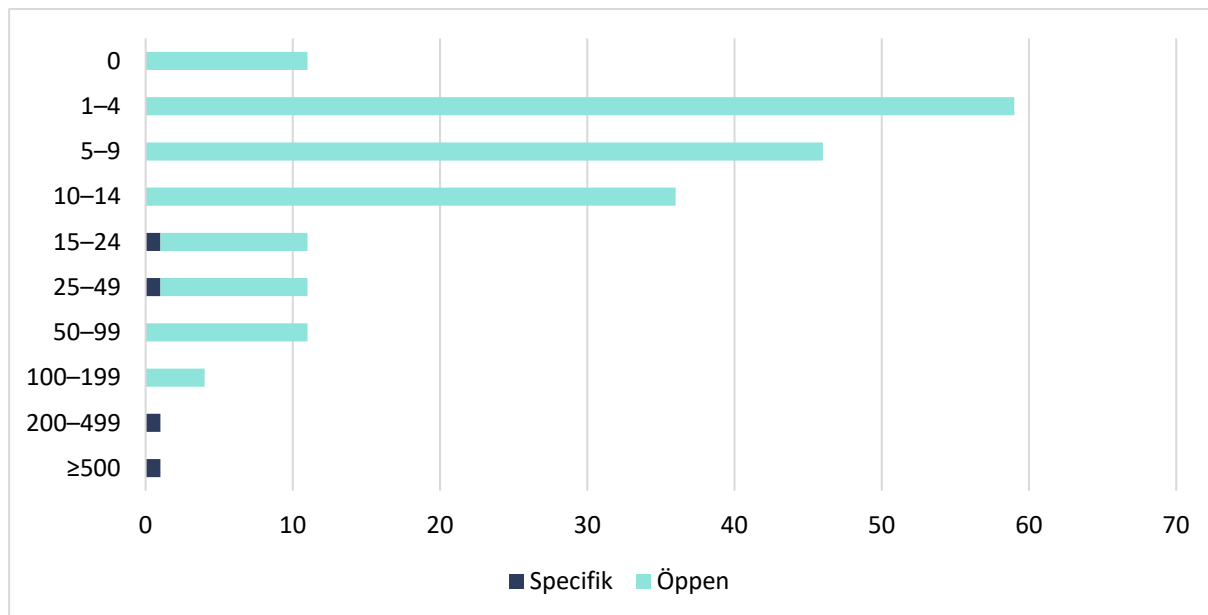
Slutligen nämnde vissa företag att det är svårt att konkurrera på en marknad där utveckling av drönarteknik sker i projekt samtidigt som staten inte skjuter till tillräckligt med finansiella medel i den omfattning som krävs för att vara internationellt konkurrenskraftiga.

Samtidigt framkom också neutrala eller positiva svar, där några respondenter angav att de inte upplever några större hinder och beskrev god dialog med relevanta myndigheter.

"Nej, jag har bra dialog med flygledning och tillståndsgivare."

Tidsåtgång för certifikat, tillstånd och tillsyn

I undersökningen har respondenterna uppskattat hur mycket arbetstid som krävs inom organisationen för att hantera tillstånd, certifikat och tillsyn. Denna uppgift ger en konkret indikation på den administrativa börda som drönarregelverket medför. Ju mer arbetstid som krävs, desto större blir de indirekta kostnaderna – särskilt för mindre aktörer. Arbetstiden fungerar därmed som en indikator på systemets effektivitet och användbarhet.



Figur 14. Uppskattad förbrukad arbetstid inom organisationen för att hantera tillstånd, certifikat och tillsyn under 2024

Diagrammet ovan visar en tydlig koncentration av svar mellan 0–100 timmar, men med några extrema värden (t.ex. 3000 timmar) som drar upp medelvärdet. Många av svaren ligger alltså lågt i antal timmar medan ett fåtal anger mycket hög tidsåtgång, vilket påverkar snittet. Detta tyder på att vissa respondenter lägger ner avsevärt mycket mer tid än andra. En rimlig anledning till detta skulle troligen beroende på vilken typ av certifikat eller tillstånd som söks. En annan möjlig förklaring till den breda spridningen kan bero på variationer i verksamhetens omfattning eller regelverkets komplexitet.

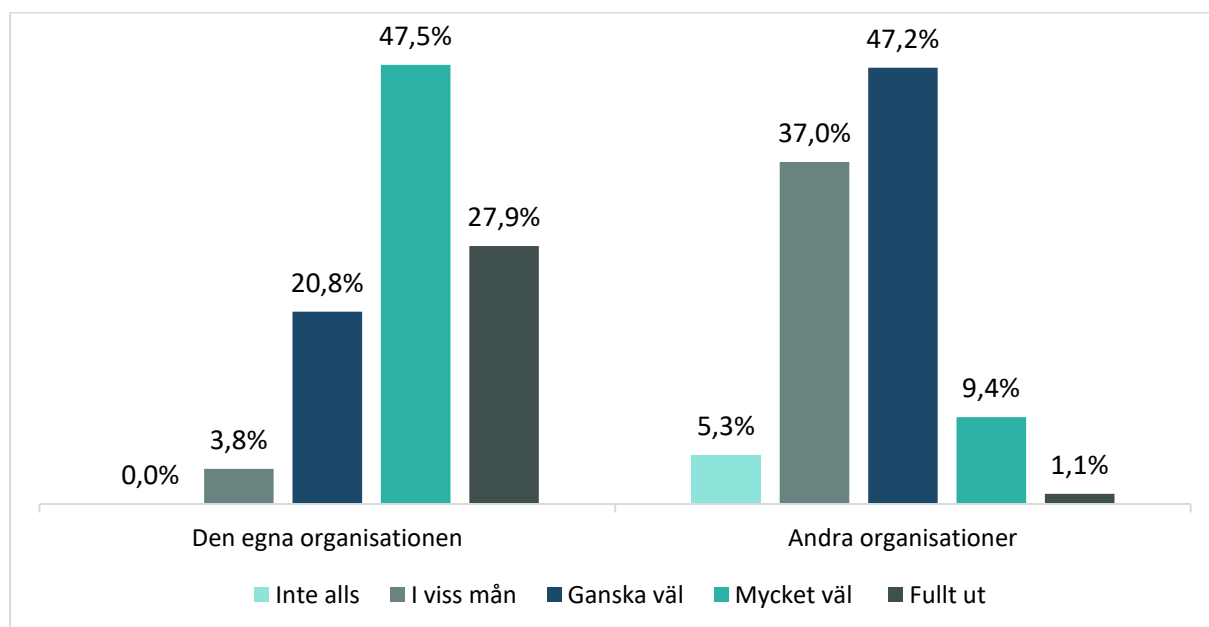
Analys av mätvärden resulterade i följande svar:

- Medelvärde: ca 46,2 timmar
- Lägst angivna värde: 0 timmar
- Högst angivna värde: 3000 timmar (motsvarar nästan två heltidsanställda)
- Mest förekommande svarsalternativ: 2 timmar

Den fjärdedel av respondenterna som uppger att deras organisation lägger mest tid på tillstånd, certifikat och tillsyn (över 23,75 timmar per år) representerar en bredd av verksamheter – både i flygkategori och bransch. Det är inte enbart operatörer i specifik eller certifierad kategori som drabbas av hög regelbörda. Även många som flyger i öppen kategori A1 och A2 rapporterar omfattande administrativ belastning, vilket kan tyda på bristande stöd eller osäkerhet kring vad som krävs. Gruppen domineras av privata företag, men även offentlig sektor finns representerad. Vanliga branscher är media och kommunikation, service, bygg, offentlig förvaltning och fastigheter. Det handlar ofta om aktörer där drönarverksamheten är en del av en större verksamhet – vilket kan öka kraven på samordning, rapportering och efterlevnad.

Regelefterlevnad och kontroll

Vid kartläggning av hur väl företagen anser sig följa gällande regler och föreskrifter uppgav endast en av fyra att de följer regelverken fullt ut. När respondenterna istället ombads bedöma hur väl andra aktörer följer regler och föreskrifter blev resultatet anmärkningsvärt. Endast en av hundra upplever att andra följer regelverken fullt ut.

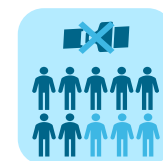


Figur 15. Hur väl följer den egna organisationen och andra gällande regelverk

Som skäl till den låga regelefterlevnaden uppger företagen att befintliga regelverk som inte helt anpassade till dagens drönarverksamhet. Ett annat skäl är att det är för kostsamt, dyrt och tidskrävande att söka och få tillstånd. Många vittnar också om att det inte innebär några negativa konsekvenser av att bryta mot regelverken.



Det stämmer överens med att endast en av tio uppger att de någon gång kontrollerats huruvida de har rätt tillstånd att flyga obemannad luftfart.



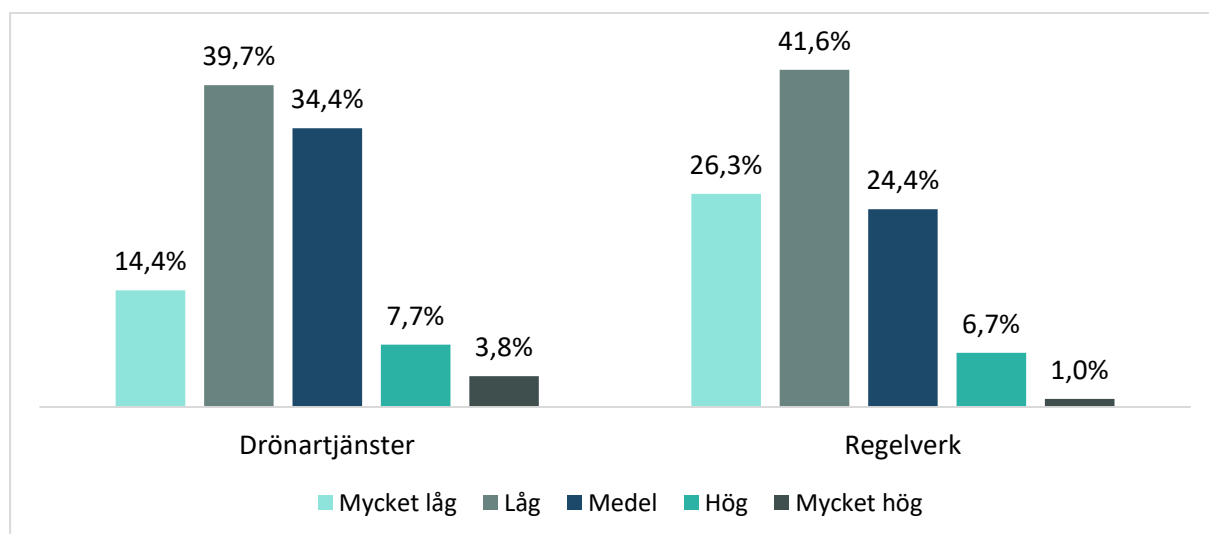
Sju av tio tycker inte att myndigheter gör tillräckligt för att säkerställa flygsäkerheten.

Kundernas kunskap

Många drönaroperatörer upplever att deras kunder har begränsad kunskap både om drönartjänster och om vad som är lagligt. Nästan 40 procent bedömer kundernas allmänna kunskap om drönartjänster som låg, och ytterligare 14 procent som mycket låg. Endast 12 procent upplever att kunskapen är hög eller mycket hög.

När det gäller förståelsen för vad som är tillåtet enligt regelverket är bilden ännu tydligare: 42 procent anser att kundernas kunskap är låg och 26 procent mycket låg. Färre än 7 procent anser att kundernas förståelse är hög eller mycket hög. Detta tyder på ett utbrett kunskapsglapp bland beställare, vilket kan påverka både förväntningar, beställningskvalitet och efterlevnad. Det finns

därmed ett tydligt behov av att stärka marknadens kunskap – särskilt hos uppdragsgivare och inköpsfunktioner.



Figur 16. Uppfattning kring kundernas kunskap om drönartjänster och vad som är lagligt

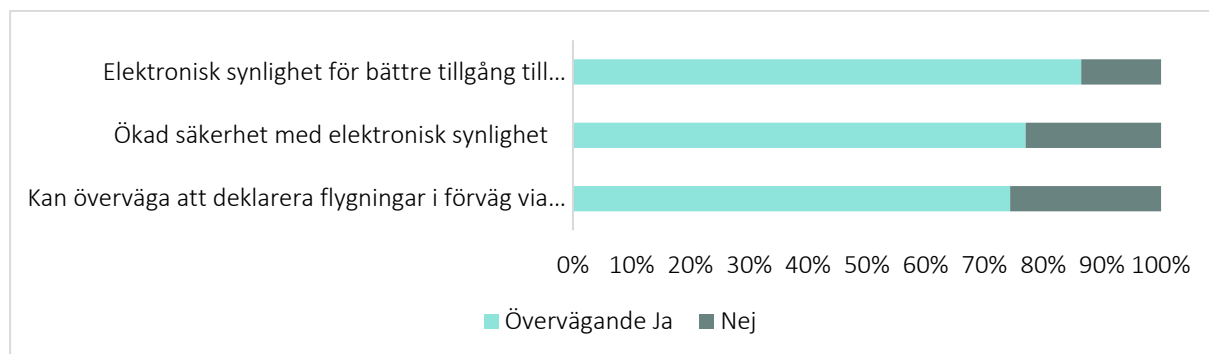
Organisationer som flyger i mer avancerade kategorier, såsom certifierad eller specifik med operativt tillstånd, upplever generellt att kundernas kunskap är lägre – särskilt vad gäller vad som är lagligt och olagligt. I certifierad kategori är snittbetyget för laglighetskunskap bara 1,0 på en femgradig skala. Mönstret tyder på att ju mer reglerad verksamheten är, desto större är gapet mellan kundernas förväntningar och faktisk regelverklighet.

När det gäller bransch skiljer sig offentlig sektor tydligt – där upplever operatörerna både tjänstekunskap och laglighetsförståelse som mycket hög (5,0 av 5). Motsatt gäller inom transport och finans, där kundernas kunskapsnivå är lägst. Branscher som tillverkning, fastigheter och informationsverksamhet ligger runt medelnivån, medan kultur, utbildning och bygg ligger något högre.

Detta visar att kundens förståelse inte bara hänger ihop med deras roll som beställare – utan även påverkas av vilken typ av verksamhet som bedrivs och vilken kategori drönarverksamheten bedrivs i. Ju mer specialiserad eller riskfylld verksamheten är, desto viktigare verkar behovet av kunskapshöjande insatser riktade till uppdragsgivare.

4. Elektronisk synlighet

För att kunna flyga bemannad och obemannad luftfart säkert, kostnadseffektivt och integrerat krävs elektronisk synlighet. Det kan uppnås genom att obemannad luftfart deklarerar sina flygningar i förväg via en app samt att bemannad luftfart har möjlighet att göra detsamma. Dessutom möjliggör mobilnät och satellit realtidspositionering och här har Sverige synnerligen goda möjligheter att leda utvecklingen. Följande kapitel presenterar hur respondenterna ställer sig till sådan elektronisk synlighet.



Figur 17. Respondenternas uppfattning kring hur realtidspositionering förbättrar flygsäkerheten.

77 procent av respondenterna svarar positivt på att de tror att elektronisk synlighet hos bemannad och obemannad luftfart kan öka säkerheten medan 23 procent svarade negativt.

74 procent uppgav att de kan överväga att deklarerar flygningar i förväg medan 26 procent svarade att de inte kan tänka sig detta.

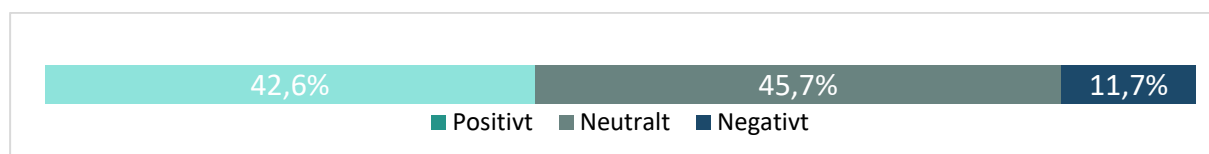
Undersökningen kartlade även hur respondenterna ställer sig till om elektronisk synlighet, för bemannad och obemannad luftfart, skulle kunna underlätta eller påskynda tillgången till luftrummet. En majoritet på 86 procent ansåg att sådan synlighet skulle kunna effektivisera och förenkla användningen av luftrummet. Samtidigt svarade 14 procent att de inte trodde att det skulle innebära någon förbättring.

En tydlig majoritet är positivt inställda till att elektronisk synlighet bidrar till en mer effektiviserad och lättillgänglig åtkomst av luftrummet.

Sammantaget visar undersökningen att det finns ett stort stöd för elektronisk synlighet och att majoriteten är eniga om att en förbättrad synlighet och säkerhet är nyckelkomponenter i att uppnå ett storskaligt drönarekosystem med fungerande infrastruktur.

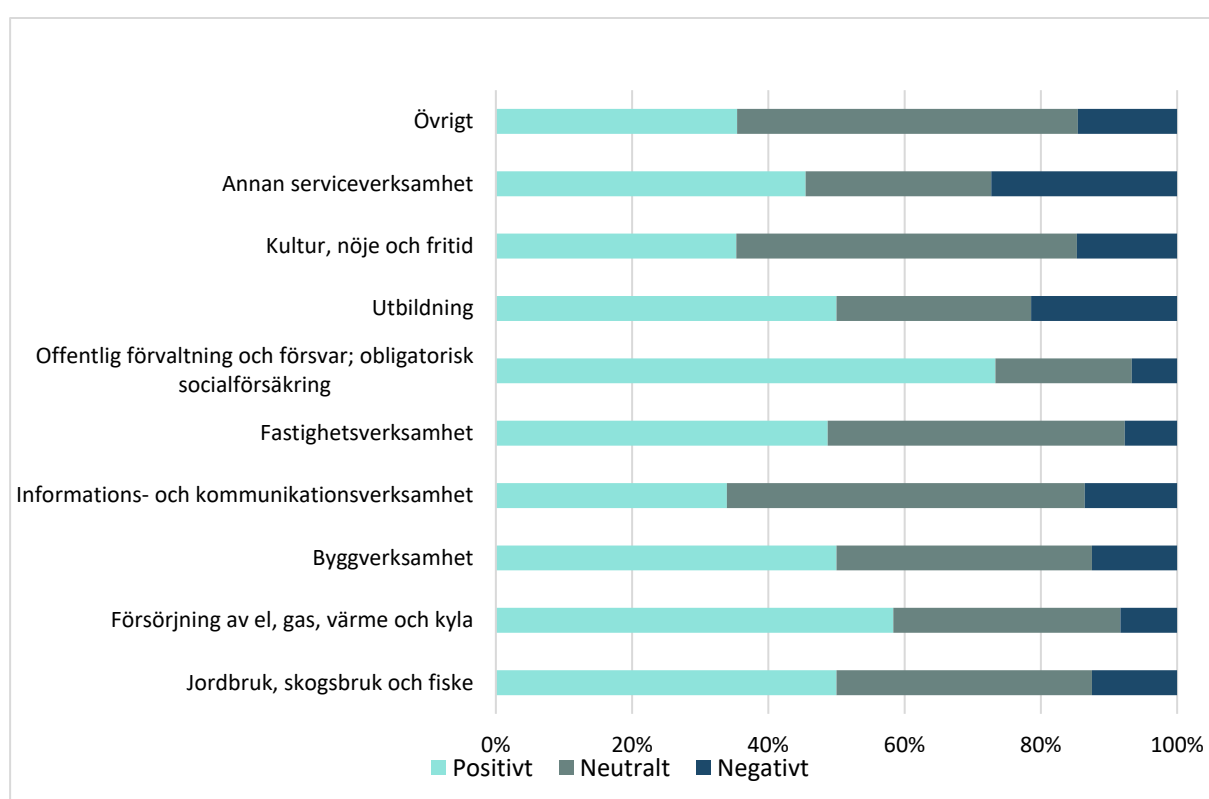
5. Branschens utveckling

Respondenterna har sammantaget en försiktigt positiv syn på branschens utveckling i Sverige. 42,6 procent uppgav att de har en positiv syn på branschens utveckling, 45,7 procent förhåller sig neutrala, medan 11,7 procent hade en negativ inställning.



Figur 18. Branschens utveckling

En analys av branschspecifika attityder till utvecklingen inom respektive sektor visar på tydliga skillnader.



Det är främst privata företag i den öppna kategorin som uttrycker negativ framtidstro. Dessa aktörer är verksamma inom bland annat media/kommunikation, service, kultur och teknisk konsultverksamhet. De har ofta en mindre eller individuell verksamhet, vilket gör dem extra känsliga för osäkerhet kring regelverk, tillståndprocesser och myndighetsdialog.

Trots en i flera fall hög intäkt per flygtimme (median 1 500 kr, max upp till 16 000 kr) uppger dessa aktörer att de ser negativt på framtiden. Det tyder på att det inte är lönsamheten i sig som är problemet – utan snarare strukturella hinder som försvårar långsiktig planering eller tillväxt.

De mest positiva respondenterna återfinns även här främst bland privata företag – men med en något bredare branschrepresentation och fler aktörer inom A2- och A1-kategorierna (flygning nära människor med krav på kompetensbevis).

De största branschgrupperna är byggverksamhet, informations- och kommunikationsverksamhet samt fastighetsverksamhet. Även service, kultur och jordbruk är väl representerade

Det handlar alltså om företag som ofta använder drönare som ett verktyg i befintlig affärsverksamhet – snarare än som huvudprodukt. Dessa företag tycks ha hittat tydliga tillämpningar, ser affärsnytta och har sannolikt färre regulatoriska hinder.

Trots en något lägre medianintäkt (877 kr/flygtimme) än genomsnittet i hela urvalet, är framtidstron stark – vilket indikerar att det finns stabil efterfrågan, förutsägbarhet och långsiktig potential i deras drönanvändning.

En möjlig förklaring till detta mönster är att branscher som offentlig förvaltning och energiförsörjning ofta kännetecknas av långsiktiga investeringar, stabil efterfrågan och relativt förutsägbara marknadsförhållanden, vilket kan bidra till en mer optimistisk framtidssyn. I kontrast präglas kultur-, nöjes- och mediesektorerna ofta av snabba strukturella förändringar, konjunktürkänslighet och teknologiska omställningar, vilket kan leda till en mer pessimistisk bedömning av framtida utveckling.

Referenser

Adavelli, M. (2025). *Unmanned Aerial Vehicles in 2025: Drone Market Size & Industry Growth*. TechJury, uppdaterad 7 maj. Tillgänglig på: <https://techjury.net/industry-analysis/drone-market-size-growth-trends/> (Hämtad: 11 augusti 2025)

Statistikmyndigheten. (u.å.) *SNL-sök*. Tillgänglig på: <https://snisok.scb.se/> (Hämtad: 13 augusti 2025).

Transportstyrelsen (n.d.). *Tillverkning och försäljning av drönare*. Hämtad från: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/tillverkning-och-forsaljning-av-dronare/>

Rapporten är författad av:
Victoria Barrsäter, Lovisa Lindholm & Oskar Carlsson

2025-08-29