



Gunnar Knutsen AS

Frank Verner Vestveit
15/10 2025

Antall biler

(per 10.10.2025)



82

Antall sjåfører

(per 10.10.2025)



85

Ansatte i administrasjonen

(per 10.10.2025)



18

Omsetning (kr)

(per 31.12.2024)



530 mill.

EBIT (kr)

(per 31.12.2024)



72 mill.

Antall aktive prosjekter



150

Oppstart i 1953



Gunnar Knutsen startet opp sitt enkeltmanns foretak i **1953** med transport i byggevarer for Asker Bygg.



I **1955** startet han sammen med sin bror Arvid Knutsen Lierskogen pukkverk som de eide frem til **1961**, men beholdt transporten på pukkverket, en kontrakt som har vart frem til mars **2019**.



Første sjåfør ansatt i **1962**, totalt **2** biler



Ble AS i **1980**. Eldste sønn John Gunnar Knutsen ble ansatt som daglig leder. 5 biler og 2 anleggsmaskiner.

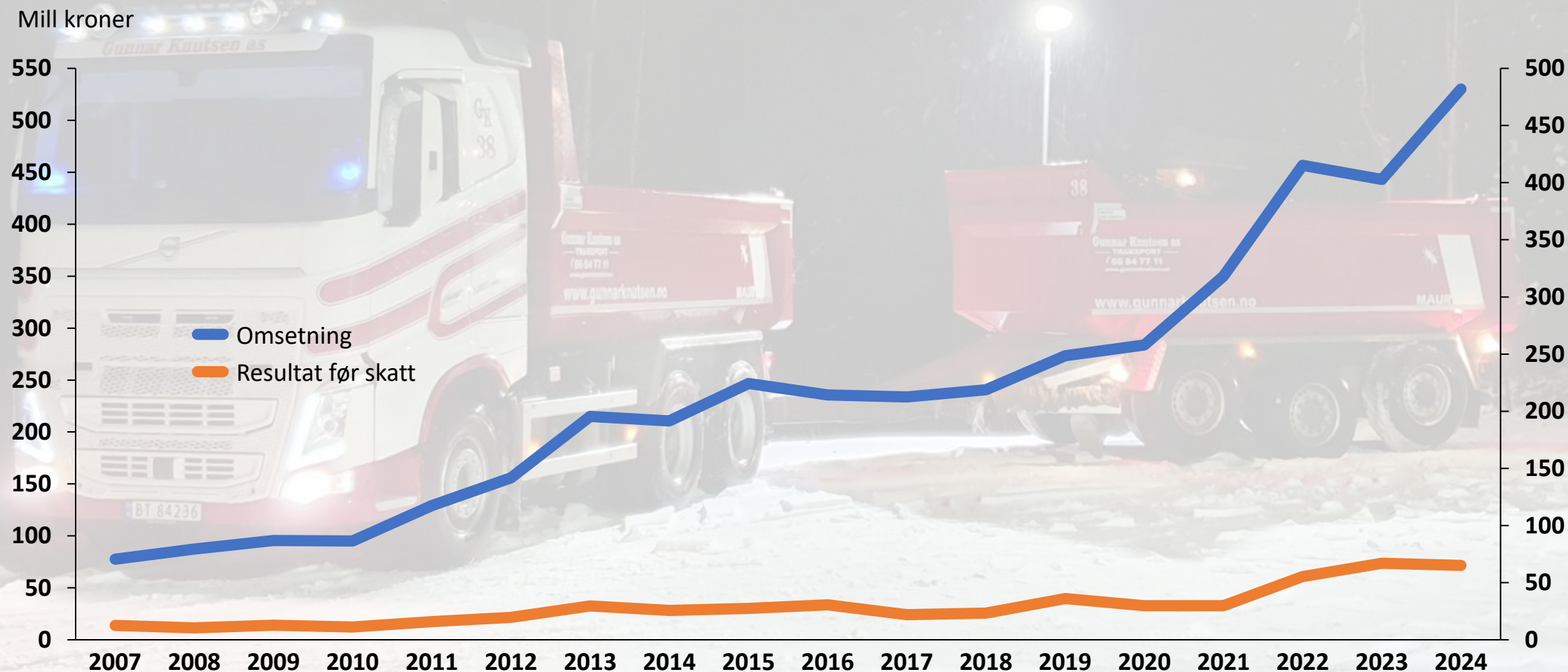


I **1985** hadde GK **6** biler



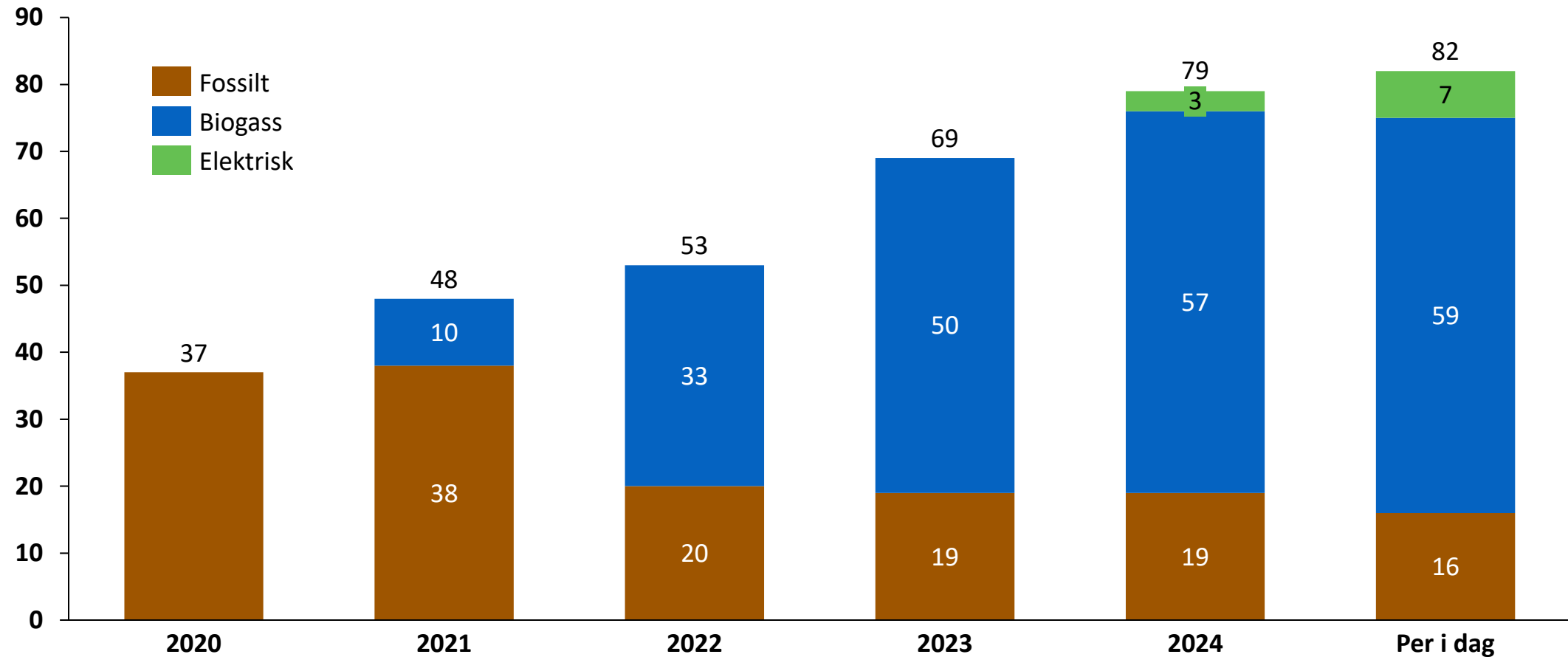
Startet opp med thermotransport i **1991** og på det meste var det **9** thermovogntog, avdelingen nedlagt i **2005**

«Mest mulig masse transporteres med minst mulig antall biler på kortest mulig tid, innenfor lover og regler.»



Utvikling i antall biler og drivstoffkilder

Antall biler



Hvorfor er vi der vi er i dag?

- Tidlig beslutning om grønt skifte
- Kartlegging av muligheter
- Evaluering av energibærere
- Evaluering av bilmerke
- Bestilling
- Nye dører åpner seg
- Reduserte bom kostnader
- Høy kompetanse på biogass

Grønn transport i byggebransjen

Muligheter og utfordringer

• Uforutsigbare klimakrav fra byggherrer

- Store variasjoner i krav om CO2-reduksjon.
- Eksempel: Nye Aker sykehus – prioritet på sengeplasser, ikke utslippskutt.
- Andre prosjekter beskriver fossilfri byggeplass.
- Oslo kommune – pådriver for grønne skiftet.

• Kunnskapsmangel i samfunnet

- Faktisk utslipp fra ulike energibærere er lite kjent.
- Få vet at biogass er laget av våtorganisk avfall (matavfall, kloakk, husdyr møkk, kjøtt og fiske avskjær).
- Sjøppel blir til ressurs – sortering hjemme er viktig.

• Behov for offentlige krav

- Manglende/utydelige krav fra det offentlige bremser utvikling.
- Offentlige krav = naturlig utskiftning av bilparken.

• Skepsis og gammelt regelverk hindrer utvikling

- Fortsatt stor skepsis til gasskjøretøy pga. eksplosjonsfare.
- Ulogiske restriksjoner: ikke tillatt i tunneler under bygging, men tillatt i bytrafikk.
- Gammelt regelverk fra 50- og 60-tallet henger igjen.
- Informasjon om biogass og sikkerhet er for dårlig.

• Biogassinfrastruktur – en moden løsning

- I Stor-Oslo-regionen er fyllestasjoner for flytende biogass godt utbygget.
- Tungtransport kan dekkes i hele Oslo, Akershus, Østfold, Drammen, Hønefoss, deler av Vestfold.
- Ingen store kostnadsøkninger der det er redusert eller fritatt bompenger.

• GK sin bilflåte – grønn omstilling i praksis

- Over 75 % av GK sin bilflåte er nå EL eller biogass.
- Overskuddskapasitet brukes også på prosjekter uten klimakrav.
- Oslo kommune som viktig pådriver.

• HVO-bruk og GK sin praksis

- GK bruker kun HVO utenfor omsetningskravet på biogassbiler.
- HVO-bruk går dermed ikke på bekostning av innblandingsprosenten i fossil diesel.

• Oppsummering og anbefalinger

- Bedre informasjonsarbeid om biogass og utslipp.
- Offentlige aktører må stille klarere og strengere klimakrav.
- Infrastruktur og teknologi er på plass – nå trengs bare politisk og kommersiell vilje.

