

Bilag 1A



Landbrug & Fødevarer, Danske Sukkerroedrykere, Dansk Maskinhand-
lerforening, Danske Landbrugsmaskinfabrikanter og Danske Maskin-
stationer og Entreprenører.

Gl. Mønt 4
1117 København K
Telefon 3392 9100
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Akseltryk og totalvægt på gyllekøretøjer med lavtryks- dæk

Trafikstyrelsen har den 15. marts 2011 modtaget en revideret ansøg-
ning om dispensation til at køre med forhøjet akseltryk og totalvægt
på gylleudbringningskøretøjer, straks når 2011-sæsonen starter.

Trafikstyrelsen tillader herved, efter drøftelse med Vejdirektoratet,
kørsel på statsveje i de kommuner, der forud har meddelt accept af
dispensationen for kørsel med de nedennævnte køretøjer.

Tilladelsen er midlertidig og gælder indtil der er udstedt nye regler om
akseltryk for lavtryksdæk.

Revideret dispensation og vilkår

For gyllevogne (traktorpåhængsvogn/ -redskab) tillades 10 t akseltryk
på op til 3 aksler, på betingelse af, at køretøjet er monteret med
mindst 65 cm brede dæk hvor arealet af dækribberne udgør mindst
1/3 af dækkets overflade, og dæktrykket højst er 3 bar.

For gyllevogne med 3 aksler er det desuden en betingelse, at 1. og 3.
aksel er tvangsstyrede. Vogntogtotalvægten tillades op til 48,0 t.

For selvkørende gyllenedfældere (motorredskab) tillades 11,5 t aksel-
tryk, på betingelse af, at køretøjet er forsynet med mindst 1,0 m bre-
de dæk hvor arealet af dækribberne udgør mindst 1/3 af dækkets
overflade, og dæktrykket højst er 3 bar.

For selvkørende gyllenedfældere (motorredskab) tillades totalvægt op
til 23 t på to-akslede, og op til 34,5 t på tre-akslede (vogntog).

Tilladelsen forudsætter, at den kommune, på hvis veje det konkrete
køretøj ønskes anvendt, forudgående har meddelt accept af dispensa-
tionen for så vidt angår kørsel på kommunens veje. Kørsel på offentlig
vej skal under alle omstændigheder reduceres til det absolut nødven-
dige af hensyn til vejbelægnings svækkelse i tøjbrudsperioden.

Kopi af denne tilladelse, samt kommunens accept skal medbringes
under kørsel og på given foranledning forevises for politiet.

Med venlig hilsen

Ib Rasmussen
Kontorchef

BILAG 1B



Forslag til akseltryk og totalvægt på gyllevogne

3- akslede gyllevogne

For gyllevogne (traktorpåhængsvogn/-redskab) tillades 10 t akseltryk på op til tre aksler, på betingelse af, at køretøjet er monteret med dæk hvor arealet af dækribberne udgør mindst 1/3 af dækkets overflade, og dæktrykket højst er 3 bar.

For gyllevogne med 3 aksler er det desuden en betingelse, at 1. og 3. aksel er tvangsstyrede. Vogntogsvægten tillades op til 48 tons.

2-akslede gyllevogne

For gyllevogne (traktorpåhængsvogn/-redskab) tillades 11,5 tons akseltryk på op til to aksler, på betingelse af, at køretøjet er monteret med dæk hvor arealet af dækribberne udgør mindst 1/3 af dækkets overflade, og dæktrykket er højst 3 bar.

For gyllevogne med 2 aksler er det desuden en betingelse at bageste aksel er tvangsstyret. Vogntogsvægten tillades op til 41 tons.

Selvkørende gyllenedfældere

For selvkørende gyllenedfældere (motorredskab) tillades 11,5 tons akseltryk, på betingelse af, at køretøjet er forsynet med dæk, hvor arealet af dækribberne udgør mindst 1/3 af dækkets overflade, og dæktrykket højst er 3 bar.

For selvkørende gyllenedfældere(motorredskab) tillades totalvægt op til 23 tons på to-akslede, op til 34,5 tons på 3 - akslede (vogntog) op til 46 tons på 4- akslede (vogntog).

Bemærkninger:

Det er ikke nødvendigt at stille specifikt krav til dækbredden for at sikre at kontaktrykket ikke overstiger en bestemt værdi. Alene kravet om at dæktrykket ikke må overstige 3 bar og arealet af dækribberne skal være mindst 30 % vil altid sikre at det maksimale tilladelige kontaktryk på vejen ikke overskrides. Vi gør bestemmelsen mere fremtidssikker ved ikke at låse os fast på bestemte dækbredder da der løbende sker udvikling af nye mere vejvenlige dæk. Ved ikke at stille større krav til dækbredder end nødvendigt, undgår vi, at køretøjerne bliver unødigt brede til gene for de øvrige trafikanter.

Der er medtaget et ekstra selvkørende køretøj (4 – akslet) således at vi allerede nu tager højde for en udvikling, hvor det er muligt at montere en ekstra aksel under en selvkørende enhed.

De selvkørende gyllenedfældere kører kun på vejene i begrænset omfang når en vej krydses eller der køres en kort strækning, da det ikke giver mening hverken økonomisk eller kapacitetsmæssigt at fragte gylle i selvkørende enheder over andet end korte strækninger.



Færdselsgruppens medlemmer består af:

Sv. Aage Steenholdt fra L&F, Carsten Jensen fra L&F, Henning Sjørsløv Lyngvig fra VFL, Knud Erik Clausen fra Danske sukkerroedyrkere, Per Hedetoft fra Dansk Maskinhandlerforening, Allan Pedersen Danske Landbrugsmaskinfabrikanter, Jørgen Jørgensen DM&E og Mogens Kjeldal DM&E.



Hørings svar fra Færdselsgruppen

Bemærkninger til § 3

Formuleringen "særligt indrettet" kan være med til at gøre det lettere at afgøre om et motorredskab, arbejds- eller påhængsredskab er på vej ud til Landbrugs-, skovbrugs- eller vejarbejde, eksempelvis vil et bufferredskab i forbindelse med gylleudbringning forventelig kunne komme ind under formuleringen "særlig indrettet" til landbrugsarbejde.

Men formuleringen kan også give problemer, eksempelvis hvor en gummiged med "normal udrustning" benyttes til sammenpakning af ensilage hvilket klart betragtes som landbrugsarbejde.

Vi kunne foreslå at begge formuleringer anvendes, så teksten lød således "til, eller særligt indrettet til"

Denne formulering vil gøre det lettere at afgøre om køretøjet er på vej ud for at udføre landbrugsarbejde og Trafikstyrelsen har med den supplerende formulering "særlig indrettet til" taget højde for at der løbende bliver udviklet nye maskiner til anvendelse i landbruget.

Vi vil tillade os at gøre opmærksom på at begrænsningen i § 3 stk 2 betyder at en maskinstation på trods af at der betales vægtafgift for både traktor og vogn er blevet begrænset i sin kørsel, idet det ikke er tilladt at køre direkte fra mark til et lokalt biogasanlæg eller til en lokal foderstofforretning, men det er kun tilladt at køre fra marken til selve avlsgården selv om gården kunne ligge længere væk end selve biogasanlægget.

Kørsel til og fra reparatør er ikke tilladt, hvorimod kørsel til og fra syn tillades. Ofte er det således at det er reparatøren/leverandøren som sørger for synet af køretøjerne, men det er ikke tilladt at køre til reparatør/leverandør med traktor og vogn op til 3 m bredde. Derfor vil vi gerne anmode om at det er tilladt at køre til og fra reparatør med traktor og vogn op til en bredde på 3,00 m.

Den tekniske udvikling har medført at en meget stor del af de traktorer som i dag benyttes af landbrug og maskinstationer til landbrugsarbejde er forsynet med hjuludrustning som medfører at traktoren i standardudførelse er bredere end 2,55 m.

Bemærkninger til § 10

Vi hilser forslaget meget velkomment og er meget tilfreds med at skårlæggere med efterfølgende skærebordsvogn også er medtaget. Det kunne overvejes at benytte teksten "høstmaskiner og påhængsvogn, belæsset med...." således at teksten tager højde for en fremtidig udvikling.

Bemærkninger til § 18

Vi er glade for at der er taget initiativ til ændringer omkring bestemmelserne med bæltekøretøjer og bemærker særligt nedenstående formulering:

"På baggrund af udviklingen i retning af øget anvendelse af helt eller delvis bæltedrevne køretøjer i landbruget, har Trafikstyrelsen i samarbejde med Vejdirektoratet revideret bestemmelserne om vægte på

disse køretøjer, således at bestemmelserne er a jour med den tekniske udvikling og samtidig ikke belaster vejen mere end hvad der svarer til en stor lastbil. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med ændringen i § 29"

Teksten tilgodeser således den tekniske udvikling og siger samtidig at bæltekøretøjerne ikke må belaste vejene mere end en hvad der svarer til en stor lastbil. Vi har forstået det således at "en stor lastbil" eksempelvis er en 4- akslet lastbil med en totalvægt på 32.000 kg.

Desværre bliver konsekvensen af forslaget at kun enkelte af kendte bæltekøretøjer tillades kørsel på vej.

Det samlede bæltetryk (sum af højre og venstre) må ifølge forslaget § 18 ikke overstige 7500kg for den første meter og 5500 kg på de følgende meter afstand mellem bageste og forreste løberulle der har vejkontakt.

En traktor helt forsynet med bælte hvor afstanden er 2,8 m må således have en bæltelast/totalvægt på 7500 kg+ 1,8 x 5500 kg = 17 400 kg.

Ifølge § 29 må totalvægten på traktoren ikke overstige 5 000 kg/meter. Traktorens nye totalvægt bliver således af § 29 begrænset til 14 000 kg. En to- akslet traktor med almindelig hjulmontering må have en totalvægt på op til 18.000 kg.

Konsekvensen af § 29 bliver, at ingen bæltetraktorer tillades kørsel på vej.

Vi undrer os over at totalvægten begrænses til 5000 kg/meter når der sammenlignes over til en 4 – akslet lastbil:

I § 21 i dimensionsbekendtgørelsen står følgende omkring den faktiske tilladelige totalvægt:

3) for motordrevet køretøj med fire eller flere aksler: 32.000 kg, såfremt de to forreste aksler er styrende og afstanden mellem køretøjets forreste og bageste aksel er 5,00 m eller mere. For andre motordrevne køretøjer med fire eller flere aksler dog 29.500 kg, og for ledbus 34.000 kg, afstanden for en totalvægt på 32.000 kg skal således være mindst 5 meter. Det betyder at der på en 4 akslet lastvogn tillades en totalvægt/meter på 6400 kg.

For køretøjer som er helt eller delvist er forsynet med bælte betyder forslaget at totalvægten kan komme op på 32 000 kg, hvilket svarer til totalvægten på en stor lastbil.

For at opnå denne totalvægt skal en bæltetraktor have en afstand fra forreste til bageste trykrulle på 6,4 meter, hvilket er urealistisk.

For at et køretøj delvis forsynet med bælte skal kunne opnå en totalvægt på 32 000 kg betyder forslaget at bæltesektionen skal være konstrueret til en bæltelast på 22 000 kg når køretøjet er forsynet med en' hjulaksel og bæltesektionen skal være konstrueret til en bæltelast på 12 000 kg når der er 2 hjulaksler som hver maksimalt må laste 10 000 kg. Der kan være tale om forskellige kombinationer mellem aksler og bæltesektioner som gør en totalvægt på 32 000 kg mulig.

Der er således 2 krav: Det ene krav er at bæltesektionen eller bæltesektionerne må højst belastes med 7500 kg på den første meter og 5500 kg på de følgende meter og hjulakslerne højst hver må belastes med 10.000 kg. Det andet krav er at den samlede totalvægt ikke må overstige 5 000 kg/meter målt fra forreste trykrulle til bageste hjulaksel.

Når vi således analyserer på kendte motorredskaber med bælte såsom mejetærsker, kartoffeloptager, roeoptager, ærte høster ud fra ovenstående regler som forslaget bygger på, må vi desværre konstatere at

der kun er ganske få mejetærskere med bæltter som tillades kørsel på vej. (Se vedlagte bilag med oversigt over forskellige bæltekøretøjer og bæltehøstmaskiner).

Det undrer os at totalvægten begrænses til 5000 kg/meter i relation til nedenstående tekst hvor der skal sammenlignes til en 4 – akslet lastbil (stor lastbil)

På baggrund af udviklingen i retning af øget anvendelse af helt eller delvis bæltedrevne køretøjer i landbruget, har Trafikstyrelsen i samarbejde med Vejdirektoratet revideret bestemmelserne om vægte på disse køretøjer, således at bestemmelserne er a jour med den tekniske udvikling og samtidig ikke belaster vejene og broerne mere end, hvad der svarer til en stor lastbil.

Nedenstående eksempler gør at vi undrer os over forslaget som således begrænser kørsel med næsten alle kendte bæltekøretøjer:

- En 4 – akslet lastbil skal have en akselafstand på mindst 5 meter således som det fremgår af dimensionsbekendtgørelsen i paragraf 21 hvis totalvægten må være 32 tons svarende til 6,4 ton/m.
- En GRIMME roeoptager med bæltter vejer 32 tons og akselafstanden (fra forreste bærerulle til bageste hjulaksel) er 5,9 m, svarende til 5,42 ton/m
- Når en GRIMME roeoptager transporteres på en blokvogn sker det med et seksakslet køretøj med en totalvægt på 56 tons, heraf 26 tons på de forreste 3 aksler og 30 tons på de bageste 3 aksler. De bageste aksler har en indbyrdes afstand på 1,36 m. Der er således placeret 30 tons indenfor en afstand på 2,72 m svarende til 11 tons/meter. (faktuelle oplysninger) Blokvogne kan have tilladelse til 11 250 kg/aksel ved 30 km/timen svarende til 33 750 kg eller 12 408 kg/m
- Hvis GRIMME kører selv, belaster selve bælttesektionen vejen på 1,85 m med 22 tons svarende til 11,89 ton/meter (faktuelle oplysninger).

Med ovenstående eksempler ser vi ikke begrundelsen for at totalvægten med bæltekøretøjer skal begrænses til 5000 kg/meter. Hvis trafikstyrelsens bekymringer angår broerne eller enkelte broer i et lokalområde er det sandsynligvis heller ikke muligt at benytte broerne med blokvognstransport og der må anvises alternative ruter.

Hvis bæltekøretøjerne skal flyttes rundt på blokvogne vil det give betydelige trafikmæssige gener og det vil gå ud over fremkommeligheden. Maskinerne skal på- og aflæsses ude på selve vejen da der skal være fast jævn grund. Det giver både hindringer for trafikken og mindsker trafiksikkerheden. Ofte vil det slet ikke være muligt at kunne køre helt til bestemmelsesstedet med en stor blokvogn og det kan blive nødvendigt at indhente specielle tilladelser til at køre de sidste 100 – 300 meter.

Når høstmaskinerne læsses på en blokvogn forøges højden fra eksempelvis 4,00 m til over 4,5 m, det giver yderligere begrænsninger og besværligheder.

Den helt groteske situation er hvor en almindelig hjultraktor med en tilladt totalvægt på 18 tons medbringer en traktor af samme størrelse og vægt, men forsynet med bæltter, på en blokvogn fordi bæltekøretøjet ikke selv lovligt må køre på offentlig vej! Nu er både totalvægt, bredde og længde forøget.

På de korte afstande gør det ikke den store forskel rent tidsmæssigt om der benyttes en traktor eller en lastbil som trækraft for blokvognen.

Siden 1. oktober 2010, hvor der blev givet en dispensation til den før omtalte Grimme roe/kartoffeloptager, har vi på Grimme brugernes vegne søgt om dispensationer ude i de pågældende kommuner hvor maskinerne gerne skulle færdes, og tjene deres værd til de lokale landmænd/skatteborgere.

Vi har heldigvis fået positive svar om tilladelse til kørsel fra langt de fleste adspurgte kommuner.

Samtidigt har vi en formodning om, at netop disse kommuner har holdt nøje øje med disse maskiner, og vejene i de områder hvor der er givet dispensation. Der er os bekendt ikke indgivet nogen form for klager over ødelagte veje, eller farlige trafikale situationer i disse kommuner.

Derfor havde vi også håbet på, at denne dimensionsbekendtgørelses ændring ville betyde, at såvel vi som importørerne ikke længere havde brug for, at skulle sende alle disse individuelle ansøgninger til trafikstyrelsen og kommunerne om dispensationer til diverse maskiner.

Hvis det er trafikstyrelsens hensigt at de nye bestemmelser skal tilgodese den tekniske udvikling og betingelserne er, at et bæltekøretøj ikke må belaste vejene mere end en stor lastbil, vil vi gerne mødes med både Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet med det formål, at vi i fællesskab kan nå frem til brugbare løsningsforslag, når alle forhold inddrages, herunder ikke mindst hensynet til vejene, broerne, fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Endelig vil vi slutteligt gøre opmærksom på følgende:

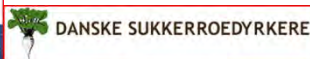
- **Det drejer sig om specialtraktorer som aldrig vil blive benyttet til transportopgaver på offentlig vej.**
- **Det drejer sig om høstmaskiner som er beregnet til at køre i marken.**
- **Når høstmaskinerne er forsynet med bæltter bliver de smallere og det gør transportbredden mindre.**
- **Det drejer sig om sæsonmaskiner som kun kører yderst begrænset på offentlig vej.**



Færdselsgruppens medlemmer består af:

Sv. Aage Steenholdt fra L&F, Carsten Jensen fra L&F, Tormod Overby fra VFL, Henning Sjørsløv Lyngvig fra VFL, Knud Erik Clausen fra Danske sukkerroedyrkere, Per Hedetoft fra Dansk Maskinhandlerforening, Allan Pedersen Danske Landbrugsmaskinfabrikanter, Jørgen Jørgensen DM&E og Mogens Kjeldal DM&E.

BILAG 2B



Konsekvenser af høringsforslaget angående bæltter

Bæltter alene				Med bagaksel				
tilladt totalvægt		Krav 1 tilladt bæltelast			Afstand			
5000 kg/m		7500 kg/m			x) bagaksel total tons/meter			
afstand m	krav 1a	krav 1b						
0,75	3750		6125		3,2	10000	16125	5000
1,00	5000		7500		3,5	10000	17500	5000
1,20	6000		8600		3,7	10000	18600	5000
1,40	7000		9700		3,9	10000	19700	5000
1,60	8000		10800		4,2	10000	20800	5000
1,83	9125		12038		4,4	10000	22038	5000
2,00	10000		13000		4,6	10000	23000	5000
2,20	11000		14100		4,8	10000	24100	5000
2,40	12000		15200		5,0	10000	25200	5000
2,60	13000		16300		5,3	10000	26300	5000
2,80	14000		17400		5,5	10000	27400	5000
3,00	15000		18500		5,7	10000	28500	5000
3,20	16000		19600		5,9	10000	29600	5000
3,40	17000		20700		6,1	10000	30700	5000
3,60	18000		21800		6,4	10000	31800	5000

Eksempelvis må en traktor som helt er forsynet Med bæltter hvor afstanden mellem forreste og Bageste trykrulle er 2,6 m have en bæltelast på 16 300 kg men kun en totalvægt på 13 000 kg !

For køretøjer kombineret bæltter og en aksel kræves der en bæltelængde på 6,4 for at opnå en totalvægt på 31800 kg.

Konsekvenserne for de enkelte bæltekøretøjer

Bæltetraktorer							
Køretøj	afstand	aktuel bæltelast	tilladt bæltelast	total vægt	Tilladt totalvægt		
	m	kg	krav 1b		krav 1a		
CH765	2,8	18000	17400	18000	14000		
CH 865	3,1	24000	19050	24000	15500		
JD9460	2,8	21000	17400	21000	14000		
Case quad	0,75	21000	11250	21000	18750		
CH MT800	3	16.000	18500	16.000	15000		
JD9020t	2,8	22.680	17400	22.680	14000		
Høstmaskiner "DELVIST"							
	afstand	aktuel bæltelast	tilladt bæltelast	belastning aksel	køretøjets total vægt	med aksel afstand	Tilladt totalvægt
	m	bæltelast	krav1b	bageste	vægt		krav 1a
ploegger	1,825	14100	12038	8100	22200	5,80	29000
Grimme	1,825	22000	12038	10000	32000	5,93	29625
Lexion 600	1,825	13300	12038	9600	22900	3,80	19000
Lexion580	1,825	12300	12038	9400	21700	3,80	19000
Lexion 570	1,825	11700	12038	8300	20000	3,80	19000
Lexion 770	1,825	13150	12038	9750	22900	3,80	19000
Lexion 760	1,825	12350	12038	9800	22150	3,80	19000
Lexion 750	1,825	12000	12038	9100	21100	3,80	19000
Lexion 670	1,825	12000	12038	7000	19000	3,80	19000
Lexion 770	1,825	13350	12038	9750	23100	3,80	19000
Lexion 670TT	1,825	12000	12038	8000	20000	3,80	19000
Lexion 750TT	1,825	12000	12038	9500	21500	3,80	19000
Lexion 760TT	1,825	12000	12038	10000	22000	3,80	19000
Lexion 770TT	1,825	13000	12038	10000	23000	3,80	19000
Lexion 780TT	1,825	13000	12038	10000	23000	3,80	19000
							0
CR 9090	1,28	13892	9040	9750	22932	3,70	18500
CR 9070	1,28	14298	9040	8342	23338	3,70	18500
AF7230	1,28	13856	9040	7980	22896	3,70	18500
AF8230	1,28	14089	9040	7980	23129	3,70	18500
CR8070	1,28	11500	9040	7700	18000	3,70	18500
CR8080	1,28	11500	9040	8250	18000	3,70	18500
CR9070	1,28	11500	9040	8500	18500	3,70	18500
CR9080	1,28	11500	9040	8500	19000	3,70	18500
CR8080T	1,28	16000	9040	8430	23000	3,63	18150
CR9070T	1,28	16000	9040	8430	23000	3,63	18150
CR9080T	1,28	16000	9040	8430	24000	3,63	18150
CR9090T	1,28	16000	9040	8430	24000	3,63	18150

CX8040	1,28	11500	9040	7600	18000	3,73	18650
CX8050	1,28	11500	9040	7600	18000	3,73	18650
CX8070	1,28	11500	9040	7600	18000	3,73	18650
CX8080	1,28	11500	9040	8200	18000	3,73	18650
CX8090	1,28	11500	9040	8200	18000	3,73	18650
AF9230	1,28	11500	9040	8800	18900	3,73	18650
AF7230T	1,28	16000	9040	8800	24000	3,65	18250
AF8230T	1,28	16000	9040	8800	24000	3,65	18250
AF9230T	1,28	16000	9040	8800	24000	3,65	18250

BILAG 3



Begrundelse for ændringsforslagene til dimensionsbekendtgørelsen angående længde og bredde:

Den nuværende gennemgående tekst: ”må kun benyttes til kørsel mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har vogntoget i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder” giver unødige begrænsninger, som betyder, at det enkelte landbrug eller maskinstation behøver flere maskinsæt til samme opgave. Et maskinsæt til kørsel mellem mark og gård hvor bredden må være op til 3,0 m og hvor længden på et traktorvogntog må være op til 22 m og et andet maskinsæt til kørsel fra mark til aftager af produkter og til og fra reparatør, som begrænset til i bredden til 2,55 m og i længden til 18,75 m. Kørsel til og fra syn tillades dog op til en bredde på 3m med traktor og vogn. Ofte er det således at det er reparatøren/leverandøren som sørger for synet af køretøjerne, men det er ikke tilladt at køre til reparatør/leverandør med traktor og vogn op til 3 m bredde.

Den tekniske udvikling har medført at en meget stor del af de traktorer som i dag benyttes af landbrug og maskinstationer til landbrugsarbejde er forsynet med hjuludrustning som medfører at traktoren i standardudførelse er bredere end 2,55 m.

Eksempelvis for en frakørselsvogn som kun kan anvendes i marken og i ensilagestakken, når den er forsynet med brede dæk, medfører begrænsningen i tilladelsen til 3 meter, at det ikke er tilladt, at køre fra mark til aftager. Det kunne eksempelvis være det lokale biogasanlæg, men det er tilladt at køre fra marken til selve avlsgården selv om gården kunne ligge længere væk end selve biogasanlægget. Maskinstationerne bliver således kraftigt begrænset i deres kørsel, selv om de betaler vægtafgift på både traktor og vogn på 8 800 – 11 200 kr/år.

Ved transport af halm med traktor og halmvogn, vil en samlet vogntogslængde på 22 m give mulighed for transport af 24 baller halm med hvert læs. (Det samme som lastbilerne har mulighed for at transportere) Ved at tillade kørsel til aftagere med en længde på 22 m, betyder det 20 % mindre kørsel på vejene og 20 % mindre Co2 udledning. Konkurrencen over for vognmændene bliver efter vores opfattelse ikke forrykket, da halmen bliver kørt alligevel med traktor og vogn, på de korte afstande, blot med 20 baller i stedet for 24 baller.

Jordarbejde på landbrugsejendomme

Både maskinstationer og landbrug er i besiddelse af mindre gummigede og teleskoplæssere mv som benyttes til begrænset jordarbejde som supplement til landbrugsarbejde (Komprimering af ensilage, læsning af foder, vedligehold af grøfter mv) Det vil give unødigt besvær hvis disse maskiner som på grund af dækmontering overskrider 2,55 m skal transporteres på blokvogn mellem ejendomme og mellem maskinstation og kunder.

Færdselsgruppens forslag til formulering af begrænsninger i dimensionsbekendtgørelsen:

§ 3

Ved kørsel med motorredskab, arbejds- eller påhængsredskab til landbrugs-, skovbrugs-, eller vejarbejde samt jordarbejde på landbrugsejendomme og kørsel til og fra reparatør, kan bredden for såvel det trækkende køretøj som påhængskøretøjet overstige 2,55 m. Bredden må dog kun overstige 3,30 m, såfremt der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskabet i fælleseje, og ved opgaver mellem maskinstationer og dennes kunder samt til og fra reparatør. Bestemmelserne i § 2, stk. 5 og 6, finder tilsvarende anvendelse på den i 1. og 2. pkt. nævnte kørsel.

§3 stk. 2

Traktor og traktorpåhængsvogn må have en bredde på indtil 3,00 m, såfremt breddens overskridelse af 2,55 m alene skyldes hjulmontering samt hjulafskærmning. En sådan traktor eller traktorpåhængsvogn må kun benyttes til kørsel mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskabet i fælleseje, kørsel til nærmeste aftager og ved opgaver mellem maskinstationer og dennes kunder. Traktor og påhængsvogn må endvidere køre til og fra syn samt til og fra reparatør.

§ 10 stk. 5

For vogntog bestående af traktor og en eller to påhængsvogne må længden ikke overstige 22,00 m. Længden må dog kun overstige 18,75 m, såfremt der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskabet i fælleseje, kørsel til nærmeste aftager og ved opgaver mellem maskinstationer og dennes kunde, såfremt den samlede ladelængde ikke overstiger 15,65 m. Traktor og påhængsvogn må endvidere køre til og fra syn samt til og fra reparatør.

§ 10 stk. 6

For vogntog bestående af traktor eller motorredskab med ét påhængskøretøj må længden ikke overstige 22,00 m.

For kørsel med skærebordsvogn efter mejetærsker/skårlægger må længden ikke overskride 25 m under forudsætning af, at påhængskøretøjet til transport af skærebordet er forsynet med 2 aksler hvoraf den forreste aksel er drejbar.

Længden må dog kun overstige 18,75 m, såfremt der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskabet i fælleseje og ved opgaver mellem maskinstationer og dennes kunder samt til og fra reparatør, og såfremt der transporteres et arbejdsredskab, som er tilknyttet det trækkende køretøjs funktion.



Færdselsgruppens medlemmer består af:

Sv. Aage Steenholdt fra L&F, Carsten Jensen fra L&F, Henning Sjørsløv Lyngvig fra VFL, Knud Erik Clausen fra Danske sukkerroedyrkere, Per Hedetoft fra Dansk Maskinhandlerforening, Allan Pedersen Danske Landbrugsmaskinfabrikanter, Jørgen Jørgensen DM&E og Mogens Kjeldal DM&E.

Færdselsstyrelsen, fstyr@fstyr.dk
Adelgade 13 |
Postbox 9039 |
1304 København K

Vedr. Hastighed på motorredskaber, Færdselsstyrelsens journalnummer FS302-89

Vedlagt fremsendes liste over motorredskaber, som markedsføres i Danmark, Europa og Nordamerika, med oplysning om disses konstruktivt bestemte hastighed i henhold til punkt 2 i mødereferat fra møde den 29. oktober i Færdselsstyrelsen.

Listen indeholder ikke minilæssere, skridstyrede maskiner og andre maskiner med maksimal hastighed op til 20 km/t eller deromkring. Udbuddet af disse maskiner vurderes at være passende indenfor den nuværende lovgivning.

Vi har tilstræbt at lave en komplet liste visende det samlede udbud af selvkørende finsnitere og skårlæggere(raps), mens vi for læssemaskiner, gravemaskiner m.v. alene har medtaget de vigtigste aktører på markedet.

Listen understøtter vor udtalelse på mødet, idet det for flere køretøjstyper ikke er muligt at købe maskiner, som opfylder kravet om, at køretøjet skal være konstruktivt begrænset til 30 km/t, og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed.

Vi har fra flere importører fået enslydende meldinger om, at situationen i løbet af de nærmeste år vil forværres yderligere, idet nye modeller kun vil kunne leveres i 40 km/t udførelse eller kun leveres med elektronisk begrænsning.

Vi må desværre konstatere at mange af vore forhandlere fejlagtigt har antaget at en elektronisk begrænsning til 30 km/t kunne være tilstrækkeligt.

Såfremt området skulle lovliggøres med det nuværende regelsæt, ville størsteparten af den nuværende maskinpark hos landbruget, skovbruget og entreprenørerne skulle udfases, og udbuddet af nye maskiner i flere køretyper er så begrænset, at branchen vil blive sat i en konkurrencemæssig svær situation sammenlignet med vore nabolande.

Vi vil derfor venligst anmode Færdselsstyrelsen om, at der findes en varig løsning, således at motorredskaber lovligt kan være indrettet med hastighedsbegrænsning til 40 km/t, svarende til det vi kender fra traktorer.

Med venlig hilsen
Dansk Maskinhandlerforening

Per Hedetoft
Konsulent/repræsentant i trafikgruppen



Oversigt over motorredskaber. Under "hastighed" står nævnt den max hastighed som motorredskaberne er konstrueret til. Færdselsloven begrænser den konstruktive hastighed til max 30 km/timen i DK.

Art	Mærke	Model	Hastighed	Bemærkning	
Gummihjulslæsser	New Holland	W50BTC	35 km/t		
		W60BTC	35 km/t		
		W70BTC	35 km/t		
		W80BTC	35 km/t		
		W110B	35,9 km/t		
		W130B	38,6 km/t		
		W170B	38 km/t		
		W190B	37 km/t		
		Case	121	35 km/t	begrænses elektronisk
			221	35 km/t	begrænses elektronisk
	321D/E		35 km/t	begrænses elektronisk	
	521		39 km/t	begrænses elektronisk	
	621		39 km/t	begrænses elektronisk	
	721		39 km/t	begrænses elektronisk	
	821		39 km/t	begrænses elektronisk	
	921D/E		39 km/t	begrænses elektronisk	
	Atlas		AR60	40 km/t	begrænses elektronisk
			AR65	40 km/t	begrænses elektronisk
		AR75	40 km/t	begrænses elektronisk	
		AR80	40 km/t	begrænses elektronisk	
AR85		40 km/t	begrænses elektronisk		
AR95		40 km/t	begrænses elektronisk		
Volvo		L20B	20 km/t		
	L25B	20 km/t			
	L30B	40 km/t	begrænses elektronisk		
	L35B	40 km/t	begrænses elektronisk		
	L45F	40 km/t	begrænses elektronisk		
	L50F	40 km/t	begrænses elektronisk		
	L60F	43,1km/t	begrænses elektronisk		
	L70F	44,5 km/t	begrænses elektronisk		
	L90F	46,2 km/t	begrænses elektronisk		
	L110F	37 km/t	begrænses elektronisk		
L120F	37 km/t	begrænses elektronisk			

		L150F	38,1 km/t	begrænses elektronisk
		L180F	38,1 km/t	begrænses elektronisk
		L220F	38,1 km/t	begrænses elektronisk
		L350F	40 km/t	begrænses elektronisk
	Liebherr	L506	20 km/t	
		L507	30 km/t	
		L508	20 km/t	
		L509	30 km/t	
		L510	20 km/t	
		L514	30 km/t	
		L524	40 km/t	
		L528	40 km/t	
		L538	40 km/t	
		L542	40 km/t	
		L550	40 km/t	
		L556	40 km/t	
		L566	40 km/t	
		L576	40 km/t	
		L580	40 km/t	
		L586	40 km/t	
	Komatsu	WA150PZ-5	39 km/t	
		WA200PZ-6	38 km/t	
		WA250PZ-6	38 km/t	
		WA320PZ-6	38 km/t	
		WA380-6	39 km/t	
		WA430-6	39 km/t	
		WA470-6	40 km/t	
		WA470-6(LC)	39 km/t	
		WA480-6	40 km/t	
		WA480-6(LC)	39 km/t	
		WA500-6	43 km/t	
		WA600-6	37 km/t	
		WA800-6	28 km/t	
		WA900-6	28 km/t	
	JCB	403 Agri	15km/t	
		406	20 km/t	
		411HT	37,5 km/t	
		412S	37,8 km/t	
		414S	43,5 km/t	
		416WLS	36,3 km/t	
		416S	43,5 km/t	
		426WLS	37,9 km/t	

		434S	40km/t	
		436HT WLS	37,9 km/t	
		456	37,4 km/t	
		TM 310	40 km/t	
		TM310S	40 km/t	
Gravemaskiner på hjul	New Holland	MH2.6	33 km/t	
		MH3.6	33 km/t	
	liebherr	A309	30 km/t	
		A311	30 km/t	
		A312	30 km/t	
		A314	30 km/t	
		A316	30 km/t	
		A900C Litronic	30 km/t	
		A900C ZW	30 km/t	
		A904C Litronic	30 km/t	
		A914	30 km/t	
		A924	30 km/t	
		A934	30 km/t	
		A944	30 km/t	
		A954	30 km/t	
	Volvo	EW140C	35 km/t	
		EW160C	35 km/t	
		EW180C	35 km/t	
		EW210C	35 km/t	
		EW230C	25 km/t	
	Case	WX 95 - 125	33 km/t	
		WX145	30 km/t	
		WX165	30 km/t	
		WX185	30 km/t	
		WX210	30 km/t	
		WX240	25 km/t	
	Komatsu	P140-7	35 km/t	
		P160-7	35 km/t	
		P180-7	35 km/t	
		P200-7	35 km/t	
		P220-7	35 km/t	
	JCB	JS130W	25km/t	
		JS145W	30km/t	
		JS160W	25km/t	
		JS175W	30km/t	

		JS200W	30km/t	
Rendegraver	Volvo	BL61Plus	35,9 km/t	begrænses elektronisk
		BL71Plus	37,6 km/t	begrænses elektronisk
	New Holland	B90B	38,9 km/t	
		B100B	38,9 km/t	
		B110B	38,9 km/t	
		B115B	39 km/t	
	CMI	885	40 km/t	
		888	40 km/t	
	Case	580	40 km/t	
		590	40 km/t	
		695	41,4 km/t	
	Komatsu	WB93R-5	40 km/t	
		WB93S-5	40 km/t	
		WB97R-5	40 km/t	
		WB97S-5	40 km/t	
	Lännen	8600E	45 km/t	
		8600Ee	45 km/t	
		8800E	45 km/t	
	Hydrema	906	35 km/t	
		908	43 km/t	
		926	43 km/t	
		928	43 km/t	
	JCB	1CX	11 km/t	
		2CX	34,2 km/t	
		3CX	38,3 km/t	
		4CX	38,1 km/t	
		Midi CX	28km/t	
Grader	New Holland	F106.6	37,7 km/t	
		F140	43 km/t	
		F156.6	37,7 km/t	
		F170	43 km/t	
		F200	43 km/t	
	Volvo	930HTE 840	44,9 km/t	
		930HTE 1160	48,8 km/t	
		940HTE 840	44,9 km/t	
		940HTE 1160	48,8 km/t	
		946HTE 840	44,9 km/t	

		946HTE 1160	48,8 km/t	
		960HTE 840	44,9 km/t	
		960HTE 1160	48,8 km/t	
		970HTE 840	47,4 km/t	
		970HTE 1160	52 km/t	
		976HTE 840	47,4 km/t	
		976HTE 1160	51,5 km/t	
		990HTE 840	47,4 km/t	
		990HTE 1160	50,5 km/t	
Dumper	Volvo	A25E	60 km/t	begrænses elektronisk
		A30E	60 km/t	begrænses elektronisk
		A35E	60 km/t	begrænses elektronisk
		A40E	60 km/t	begrænses elektronisk
	Bell	B25	40 km/t	
		B25 smal	40 km/t	
		B30	40 km/t	
		B40	40 km/t	
	JCB	714ADT	40 km/t	
		718ADT	50 km/t	
		722ADT	50 km/t	
Fintsnitte	KRONE	BigM	40 km/t	Leveres elektronisk begrænset til 25 eller 30
	New Holland	FR9040	40 km/t	begrænses elektronisk
		FR9050	40 km/t	begrænses elektronisk
		FR9060	40 km/t	begrænses elektronisk
		FR9080	40 km/t	begrænses elektronisk
		FR9090	40 km/t	begrænses elektronisk
	Claas	Jaguar 850	40 km/t	
		Jaguar 870	40 km/t	
		Jaguar 890	40 km/t	
		Jaguar 900	40 km/t	
		Jaguar 930	40 km/t	
		Jaguar 940	40 km/t	
		Jaguar 950	40 km/t	
		Jaguar 960	40 km/t	
		Jaguar 970	40 km/t	
		Jaguar 980	40 km/t	
	John Deere	7250 mekanisk	30 km/t	
		7350 Prodrive	40 km/t	begrænses elektronisk, og med controller

		7350 mekanisk	30 km/t	
		7450 Prodrive	40 km/t	begrænses elektronisk, og med controller
		7450 mekanisk	30 km/t	
		7550 Prodrive	40 km/t	begrænses elektronisk, og med controller
		7550 mekanisk	30 km/t	
		7750 Prodrive	40 km/t	begrænses elektronisk, og med controller
		7750 mekanisk	30 km/t	
		7950 Prodrive	40 km/t	begrænses elektronisk, og med controller
		7950 mekanisk	30 km/t	
Teleskoplæsser	New Holland	LM5040delta	40km/t	Kat. Traktor? elektronisk begrænset
		LM5060delta	40km/t	Kat. Traktor? elektronisk begrænset
		LM5080delta	40km/t	Kat. Traktor? elektronisk begrænset
		LM5040plus	40km/t	Kat. Traktor? elektronisk begrænset
		LM5060plus	40km/t	Kat. Traktor? elektronisk begrænset
		LM5080plus	40km/t	Kat. Traktor? elektronisk begrænset
	Manitou	MLT630	42km/t	
		MLT634	42km/t	
		MLT735	42km/t	
		MLT731	35km/t	
		MLT1035	35km/t	
		MLT741	40km/t	
		MT1440 Privilège	35km/t	
		MT1840 Privilège	35km/t	
		MRT1850	35km/t	
		MRT2150	35km/t	
		MRT2540	35km/t	
		MRT3050	50 km/t	
	liebherr	TL435-10	25km/t	
		TL445-13	25km/t	
		TL435-10	25km/t	
		TL442-13	25km/t	
	Merlo	P28.8L	40km/t	
		P28.8 PLUS	40km/t	
		P28.8 PLUS	40km/t	
		P28.8 TOP	40km/t	
		P32.6L	40km/t	
		P32.6L PLUS	40km/t	
		P32.6 PLUS	40km/t	
		P32.6 TOP	40km/t	
		P34	25km/t	

		P36	25km/t	
		P38.	25km/t	
		P39	25km/t	
		P40.9	25km/t	
		P40.16/17	40km/t	
		P45HM	40km/t	
		P60	40km/t	
		P55 CS	40km/t	
		P71	40km/t	
		P80	40km/t	
		P101	40km/t	
	Landini	TTH	40km/t	Kat. Traktor? elektronisk begrænset
	Komatsu	WH609	38km/t	
		WH613	38km/t	
		WH713	35km/t	
		WH714H	38km/t	
		WH716	38km/t	
	JCB	520-40	20km/t	
		520-50	30km/t	
		524-50	29 km/t	
		527-55	29 km/t	
		531-70	33 km/t	
		533-105	33 km/t	
		535-125 NIVIZ	33 km/t	
		535-95	33 km/t	
		540-140	33 km/t	
		540-170	33 km/t	
		541-70	33 km/t	
Skårlægger(græs)	Claas	Gougar 1400	40 km/t	
	KRONE	Big M	40 km/t	Leveres elektronisk begrænset til 25 eller 30
Skårlægger(raps)	MC Donald	M100	36km/t	
		M150	36 km/t	
		M200	37km/t	
	John Deere	A400	33,8km/t	
		R450	33,8km/t	
	Hesston	9435	24km/t	
		9635	24km/t	
	Massey Ferguson	9225	17,7km/t	
		9435	24,14km/t	
		9635	24,14km/t	
	Challenger	SP85B	17km/t	

		SP115B	24km/t	
		SP185C	24km/t	
Selvkørende sprøjte	AGCO	Spra-Coupe	40 km/t	
	John Deere	4630	40 km/t	
		4730	40 km/t	
		4830	40 km/t	
		4930	40 km/t	
		5430i	40 km/t	begrænses elektronisk
	Scanspray	Spra-Coupe	40 km/t	
	Hydrema	912	40 km/t	
Terra-Gator	Terra-Gator	2224	40 km/t	begrænses elektronisk
		3224	40 km/t	
Vredo		VT 2716	40 km/t	
Vervaet		Hydro trike	40 km/t	
Selvkørende roeoptagere	Holmer	Terrados	25 km/t	
	Ropa	Tiger	25 km/t	
Selvkørende mejetærsker	New Holland	8000 serie	30 km/t	
	Claas		30 km/t	
	MF		30 km/t	



Til Trafikstyrelsen

Anmodning om at Buffertanke til gylle betragtes som påhængsredskaber

Vi hører fra Rigspolitiet at de betragter buffertanke som transportvogne.

Denne tolkning har den konsekvens at buffertanke som er bygget bredere end 2,55 meter i selve kassen/beholderen ikke lovligt kan færdes på offentlig vej. Ved at betragte buffertanke som arbejdsredskaber gøres kørslen lovlig selv om bredden overstiger 2,55 meter.

I følge dimensionsbekendtgørelsen kan buffertankene have en totalbredde på op til 3 meter når overskridelsen fra 2,55 meter skyldes dæk og skærme.

Buffertanke til anvendelse i forbindelse med gylleudbringning kan have forskellige udformninger



Deres anvendelse er alene at blive benyttet mellemlager, hvor de fyldes med lastbil/transportvogn og tømmes med markkøretøjet.

Buffertankene transporteres tomme mellem maskinstation og kunder eller fra gård til mark.

Buffertankene er ikke beregnet/konstrueret til at medføre gods under transport.

Buffertankene kan variere i bredde. Flere fabrikanter har bygget dem i en bredde større end 2,55 m i tiltro til at en buffertank blev betragtet som et arbejdsredskab.



Buffertankene kan være forsynet med en pumpe til omrøring som trækkes af en traktor som er spændt foran buffertanken.

Bliver buffertanke betragtet som arbejdsredskaber, er det ifølge dimensionsbekendtgørelsen tilladt, at overskride 3,30 meter når der køres mellem gård og mark og mellem maskinstation og kunder.

Denne overskridelse er der ikke for brug for og en bredde på over 3,30 meter er ikke nødvendigvis hensigtsmæssig med henblik på gene og trafikikkerhed.

Det kunne derfor være hensigtsmæssigt og tilfredsstillende at meddele buffertanke tilladelse til at blive transporteret i tom tilstand op til en max bredde på 3,30 m enten ved at kategorisere dem som arbejdsredskaber eller som en særskilt kategori benævnt "buffertanke".

SUPPLERENDE NOTAT

Anvendelse af buffertanke:

En buffertank benyttes i gyllesæsonen hovedsagelig i marts og april måned hvor den flyttes 1 eller 2 gange dagligt inden for maskinstationens kundekreds som typisk ligger inden for en radius af 30 km. Buffertanken fyldes med lastbil som foretager transporten fra gård til mark og gyllevognen bliver i marken og forsynes med gylle fra buffertanken.

Buffertanken indgår i landbrugsarbejdet således at transport med gylle i gyllevogn (bredde på 3 – 3,30 m med udstyr) fra gård til mark 3- 4 kørsler i timen erstattes med kørsel med lastbil (2,55 m bred) og en til to gange daglig transport med en buffertank med en bredde op til 3,30 m.

Brugen af buffertanke i landbruget er således med til at begrænse kørslen med langsomt kørende gyllevognen til fordel for lastbiltransport. Brugen af buffertanke adskiller mark og vejtransport hvorved det undgås at forurene vejen med jord fra marken.

Speciel indretning af buffertanke:

Buffertanken fra Ørum er således indrettet at hjulene kun kan sænkes ned når buffertanken er helt tom. Det betyder at buffertanken ikke er i stand til at udføre nogen form for godstransport.

Fabrikanten har således haft den opfattelse at buffertanken ikke kunne være en transportvogn og antog i stedet at det er et påhængsredskab til landbrugsformål.

Buffertankene kan være udstyret med omrører funktion som trækkes af en forspændt traktor. Buffertankene kan ligeledes være udstyret med traktortrukket tømmekekan således at gyllen kan pumpes over i en gyllevogn som ikke er monteret med fyldekekan. (se billede "buffertank 002" og "danny 2013")

Mulig transport af buffertanke:

Buffertankene bliver fra fabrikken enten transporteret efter en traktor, når det er korte afstande, eller transporteret på blokvogn på længere afstande, hvor der typisk anvendes lastbil som trækraft for blokvognen.

Buffertankene har en opbygning og en tomvægt som gør at eneste særtransportmulighed er på en blokvogn. Tomvægten er afhængig af størrelsen fra 6 – 8 tons.



Vi vil således gerne anmode om at buffertankene betragtes som påhængsredskaber til landbrugsformål.

På vegne af færdselsgruppen som er nedsat af brancheforeningerne, Landbrug og Fødevarer, Danske Sukkerroedyrkere, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Landbrugsmaskinfabrikanter og Danske Maskinstationer og Entreprenører.

Mogens Kjeldal

BILAG 6



Trafiksikkerhed

1. Højt placerede baglys og blinklys på traktorer og efterspændte "store" redskaber.

Med det formål at undgå venstresvingsulykker, hvor bagfra kørende biler overser at et landbrugskøretøj er i færd med at svinge til venstre fordi en bil eller varebil som kører bag landbrugskøretøjet spærres for baglys og blinklys.

2. Placering af markeringslygter så langt ude som muligt.

Detailforeskrifter tillader placering op til 40 cm fra køretøjets yderste kant, hvilket efter vores opfattelse ikke er tæt nok ved kanten til markering af et landbrugskøretøj.

3. Fabriksmonterede bagkofangere(underkørselssikring) på visse arbejdsredskaber

En frakørselsvogn med bundkæde som fyldes af en finsnitter betragtes som en transportvogn og skal være forsynet med bagkofanger. Er frakørselsvognen forsynet med et opsamleaggregat betragtes den som et påhængsredskab og et påhængsredskab skal ikke være forsynet med bagkofanger. Vi foreslår at der skal fabriksmonteres bagkofanger på identiske køretøjer uanset hvordan de fyldes.

4. Bedre reflekser

I Danmark er der ikke krav om "store" reflekser på redskaber, det betyder i praksis at refleksplader afmonteres på Landbrugsmaskiner til levering i Danmark. Vi tror på at "store" reflekser på Landbrugsmaskiner er vigtige for trafiksikkerheden.

5. Etablering af vigepladser, suppleret med 2+1 veje med henblik på at forøge trafikfremkommeligheden.

Agro-bremsetest

Færdselsgruppen har 2012 udviklet et helt nyt koncept til afprøvning af bremsere på landbrugskøretøjer med henblik på at bremseevnen altid er intakt og at der er fokus på en effektiv vedligehold af bremsere. Med bremsetesten føler et mærkat som kan påsættes vognen når bremseevnen lever op til kravene.



Færdselsgruppens medlemmer består af:

Sv. Aage Stenholt fra L&F, Carsten Jensen fra L&F, Henning Sjørsløv Lyngvig fra VFL, Knud Erik Clausen fra Danske sukkerroeddyrkere, Per Hedetoft fra Dansk Maskinhandlerforening, Allan Pedersen Danske Landbrugsmaskinfabrikanter, Jørgen Jørgensen DM&E og Mogens Kjeldal DM&E.

